

## TRANSPORTS - DES VEHICULES TOUJOURS PLUS VERTS



Dans une optique de réduction de 35 % des diffusions de gaz à effet de serre (Grenelle de l'environnement), l'une des mesures importantes du gouvernement implique d'agir sur le parc automobile. Pour l'heure, la migration vers les véhicules électriques semble avoir été amorcée, les chiffres prévoient deux millions de véhicules électriques en 2020 et plus de 5 millions en 2030. C'est dans cette optique qu'a été rédigé le Livre Vert relatif aux infrastructures de recharge publiques des véhicules électriques dits « décarbonés », remis mercredi 27 avril dernier au Ministre de l'Ecologie et de l'Energie et au secrétaire d'Etat aux transports. Les objectifs sont les suivants : 2 millions de véhicules « décarbonés » en France d'ici 2020 (conformément au Plan Véhicules Electriques amorcé en 2008), 1 million de points de recharge des véhicules électriques d'ici 2015 et 4 millions d'ici 2020 sont prévus par l'Etat et 75 000 bornes publiques (types parkings, centres commerciaux, voiries...etc.) d'ici 2015, allant jusqu'à 400 000 d'ici 2020. Sans compter que la grande majorité du système de recharge sera privée (prises dans les garages des domiciles ou sur le lieu de travail). Ce système qui semble bien engagé (en effet, ces infrastructures sont déjà en cours d'expérimentation dans une douzaine de collectivités travaillant en partenariat avec certains groupes comme EDF), présente tout de même un coût plutôt élevé. Le coût d'un point de charge classique est estimé à une échelle entre 4 000 et 9 000 euros, coût qui peut doubler voire tripler lorsqu'il s'agit d'une borne rapide. Quant aux frais de mise en place de ces bornes à charge normale, le coût total serait estimé à environ 45 millions d'euros en 2011 et 300 millions en 2014. Ces frais apparaissent d'autant plus importants quant on comprend que bien que l'Etat prévoit d'en financer les 50% (via un appel à manifestation d'intérêt piloté par l'ADEME, lancé mercredi dernier), le reste risque fortement d'être supporté par les utilisateurs finaux qui pourraient devoir compter dans le prix de leur plein, une part reflétant les frais d'infrastructures et une part du prix de l'électricité.

## CLIMAT - SECHERESSE



En France, le sujet de la sécheresse soulève deux questions principales :

la gestion de crise et la gestion quantitative des ressources en eau. Des mesures exceptionnelles peuvent être prises par le Préfet pour faire face à une insuffisance éventuelle de la ressource en eau en période d'étiage, et ainsi limiter ou suspendre des usages de l'eau en complément des règles générales. L'objectif étant de gérer les situations de pénurie en assurant la santé, la sécurité civile, l'approvisionnement en eau potable et la préservation des écosystèmes aquatiques. Ces mesures prises par le préfet en période de sécheresse doivent être progressives, appropriées au but recherché, suffisantes eu égard à la gravité de la situation, et ne peuvent être prescrites que pour une période limitée.

Actuellement en France, neuf départements sont concernés par au moins un arrêté préfectoral en vigueur au 29 avril 2011 limitant l'usage de l'eau, dont notamment les Charentes, les Deux Sèvres avec des mesures très fortes de limitation de l'usage de l'eau (plus de 5 jours sur 7), la Nièvre avec des mesures fortes (plus de 1 jour sur 7) et la Vendée avec des mesures limitées (moins de 1 jour sur 7). Ces décrets sont en vigueur pour la majorité jusqu'en juin et même après l'été.

## NUCLEAIRE - TCHERNOBYL : 25 ANS APRES



Le 26 avril 1986 se produisait l'accident classé au plus haut de l'échelle internationale des événements nucléaires selon l'Institut Nationale de l'Energie Solaire (INES). Vingt cinq ans plus tard, se pose la question du bilan de la catastrophe. L'Agence Internationale à l'Energie Atomique (AIEA), fait état d'une trentaine de décès directs au sein des travailleurs directement intervenus après l'accident et de 4000 cancers de la thyroïde chez les enfants habitant à proximité du site. Ce bilan est contesté par des chercheurs de l'académie des sciences de New York qui dénombrent, à partir de travaux publiés par les chercheurs de la région de Tchernobyl, beaucoup plus de décès directs et de maladies développées en réaction aux particules radioactives. Les divergences sont dues, en partie, aux études épidémiologiques menées qui peinent à déterminer avec précision le rôle joué par l'accident dans le développement de certaines maladies. Les méthodes disponibles ne permettent pas forcément de mettre en évidence les effets de doses faibles sur certaines personnes atteintes de maladies rares et exposées de manière indirecte. Concernant l'environnement, l'AIEA assure que les territoires touchés sont de nouveaux sains et que les populations peuvent s'y installer. L'agence fait simplement état de quelques précautions pour l'usage des sols. Là encore, les oppositions sont vives. Certains avancent que les particules radioactives seront présentes pendant 200 000 ans. Une conférence s'est tenue afin de réunir les fonds nécessaires à la construction d'un second sarcophage dont la durée de vie est estimée à 100 ans.

## ICPE - LA REDUCTION DES EMISSIONS DE SUBSTANCES TOXIQUES



Cet objectif a été présenté dans une circulaire du 21 mai. Celle-ci s'inscrit dans le cadre du deuxième Plan national santé environnement qui prévoit la réduction de 30% des émissions de six substances ou familles de substances toxiques dans l'air et dans l'eau sur la période 2009-2013. L'Annexe II de la circulaire présente d'une part la liste des principales activités concernées par la politique de réduction (l'incinération des déchets, la chimie, la pétrochimie, la production de chlore, la sidérurgie-fonderie, le traitement et revêtement de surface, la transformation des minéraux). D'autre part, le plan d'actions doit conduire à un contrôle et une réduction des émissions. Les établissements inventoriés font l'objet d'un programme pluri-annuel d'actions visant à réduire les émissions atmosphériques. Pour connaître l'état des ICPE, il est nécessaire d'actualiser les études d'impact des installations visées, intégrant une évaluation des risques sanitaires et s'il y a des populations proche des installations concernées, d'effectuer une étude de dispersion des émissions. L'exploitant doit mettre en place les mesures de surveillance des rejets de ses installations et identifier les équipements importants pour le traitement, la réduction et le contrôle des émissions et établir les procédures de vérification de leur bon fonctionnement.

**QPC – Protection du milieu aquatique**

**CE 15 avril 2011, EDF, requête n°346459**

Le Conseil d'État a transmis au Conseil constitutionnel une question prioritaire de constitutionnalité posée par Électricité de France portant sur le II de l'article L. 214-4 du code de l'environnement. Cet article permet le retrait des autorisations de travaux sur les cours d'eau sans indemnité en cas de menace majeure pour le milieu aquatique.

**HYDROCARBURES – Décret**

**Décret n°2011-435 du 20 avril 2011**

Ce décret emporte publication de la Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute, adopté à Londres le 23 mars 2011. Il a été publié au JORF n°0095 du 22 avril 2011.

**OGM – Ordonnance**

**Ordonnance du 11 avril 2004 « Gers contre CE »**

Le 11 avril dernier, le Tribunal de la Cour de Justice de l'Union Européenne (CJUE) a débouté le département du Gers de sa demande d'annulation de 6 autorisations de mise sur le marché de variétés de maïs génétiquement modifiées, le demandeur ne présentant pas toutes les conditions nécessaires pour une telle demande. La légalité de ces autorisations n'a donc pas été étudiée.

**DPE – Durée de validité**

**Décret n°2011-413 du 13 avril 2011 relatif à la durée de validité du diagnostic de performance énergétique publié au JO du 19 avril 2010**

L'article R 134-4-2 du Code de la Construction et de l'Habitation est remplacé par les dispositions suivantes : « la durée de validité du diagnostic de performance énergétique est fixée à 10 ans ».



Le jeudi 21 avril à Paris, a été officiellement lancée, l'initiative Paris Nairobi devant permettre au continent Africain vulnérables aux changements climatique grâce notamment à l'obtention de fonds, de se doter de l'énergie propre. Outre Raila ODINGA, le premier ministre Kenyan, étaient présents des représentants de donateurs, des chefs d'entreprise et des experts de l'énergie. Cette démarche s'appuie sur des précédents, comme le Partenariat

Afrique UE de l'énergie.

La France, rappelle à travers les mots de Nathalie KOSCIUSKO-MORIZET, qu'il y a « urgence à s'engager avec les pays les plus vulnérables aux changements en faveur d'un accès de 100 % des populations à une énergie moderne, fiable et propre". En effet, le continent africain est celui qui offre le plus de ressources pour les énergies renouvelables mais n'en bénéficie pas faute de financement. Il s'agit d'avoir une meilleure compréhension des enjeux entre la lutte contre le réchauffement climatique et le développement économique, et d'agir en faveur de l'adaptation du système de financement pour les états africains. Les projets identifiés seront lancés à la 17ème Conférence des Nations Unies sur les changements climatiques, à Durban, et lors de l'Année internationale pour l'énergie durable en 2012.

 **BIOCARBURANTS – UNE FIN DE VIE TOUTE TROUVEE POUR LES HUILES ALIMENTAIRES USAGEES !**

Rappelons l'objectif de la Directive européenne 28-CE-2009 visant l'intégration de 10 % de biocarburant dans les carburants actuels à partir de 2015 et jusqu'à 13 à 14% de la proportion totale des carburants d'ici à 2020. Parmi les différents moyens utilisés pour atteindre un tel objectif, l'utilisation d'huiles alimentaires usagées fait fureur.



Cette méthode est actuellement testée en France sur 40 bus dont la moitié issue du réseau Nice Côte d'Azur (NCA), elle ne présente aucun réglage particulier sur les moteurs. Les tests révèlent une diminution de 22% de CO2, de 78% des particules et de 10% des NOx à l'utilisation. A l'étranger, dans la ville d'Oeiras (Portugal), des conteneurs spéciaux ont été placés à différents endroits de la commune pour recueillir les huiles usagées. Les derniers chiffres parlent là encore d'eux-mêmes : une baisse de 15% des émissions de CO2, et de 20% des hydrocarbures. La législation européenne exige donc des entreprises de restauration et des entreprises commerciales qu'elles se débarrassent de leurs huiles de cuisine usagées dans certaines conditions. Rappelons cependant que ces exigences ne s'appliquent pas aux ménages dont la production d'huiles usagées constitue pourtant une source de déchets de plus en plus importante en Europe...

 **CO2 – CHARTE DES TRANSPORTEURS**



Environ 300 entreprises de transport routier de marchandises ont signé la charte de réduction des émissions de CO2 depuis trois ans. Le bilan est positif. En effet, pour 50 000 véhicules, une économie annuelle de 300 000 tonnes de CO2 a été réalisée ainsi qu'un gain de 100 millions de litres de carburants. Pour atteindre ces résultats, les signataires de la charte ont mis en place une stratégie axée sur l'entretien des véhicules et pneumatiques ainsi que le développement de l'éco-conduite. Leur engagement arrive à terme mais la plupart souhaite le poursuivre en se donnant des objectifs toujours plus ambitieux afin de réduire d'autant plus les émissions de CO2.

Se pose dorénavant la question de l'extension de ce dispositif aux entreprises de transport routier de personnes. Pour se faire, le projet initial va être adapté aux spécificités de ce domaine avec la collaboration des fédérations professionnelles de transport routier de voyageurs.

 **INITIATIVE – CALCUL D'ITINERAIRE A VELO**

Vous hésitez à prendre le vélo en région parisienne, faute de connaissance sur les itinéraires cyclables ? Vous n'avez plus d'excuse, le site de la Mairie de Paris (vgps.paris.fr) met à disposition de tous, un calculateur d'itinéraires à vélo qui permet de visualiser en ligne le trajet de votre choix.

Ce logiciel est une mine d'informations, puisqu'il indique la durée du trajet, le kilométrage exact, la localisation des pistes cyclables à emprunter, la présence de côtes ou de descentes....Il vous suffit d'indiquer l'adresse de départ et celle d'arrivée et le calculateur s'occupe du reste.

Bonne balade à vélo !

