

## ACTUALITÉS

### 6 premières plateformes logistiques certifiées HQE®

Conçues dans le respect du référentiel "Plateformes logistiques" lancé en janvier dernier, six premières opérations se voient aujourd'hui certifiées "NF Bâtiments Tertiaires - Démarche HQE®".

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

Lancé début 2009, le référentiel HQE dédié aux plateformes logistiques permet d'obtenir une certification attestant des qualités environnementales des opérations de construction et des bâtiments en eux-mêmes. La nouvelle norme permet ainsi de faire reconnaître une démarche développement durable

pour la construction ou la réhabilitation d'un bâtiment logistique.

6 premières opérations ont été certifiées "NF Bâtiments Tertiaires - Démarche HQE® - Plateformes Logistiques".

Ces certifications concernent les entrepôts d'Air France à Orly, de Berner France à Saint-Julien-du-Sault, de Manutan à Gonesse, de Sisley à Saint-Ouen l'Aumône, du Groupe Chevallier à Saint-Vulbas et de Segro Marly à Marly-la-ville. Une trentaine d'autres opérations sont en cours de certification. ■

CERTIVEA : [www.certivea.fr](http://www.certivea.fr)

### Contrat rempli pour les certificats d'économies d'énergie

Les CEE ont permis d'économiser 60TWh d'énergie entre 2006 et 2009.

Afin de réduire la consommation d'énergie française, les pouvoirs publics ont imposé aux vendeurs d'énergie (électricité, gaz naturel, gaz de pétrole liquéfié, chaleur/froid et fioul domestique) d'économiser 54 millions de kilowattheures (54TWh) (soit 0,2% de la consommation nationale) entre le 1<sup>er</sup> juillet 2006 et le 30 juin 2009. Cet objectif est réparti entre chacun de ces "obligés" (notamment EDF, Gaz de France, les quelques 2.500 distributeurs de fioul ou encore les réseaux de chaleur) en fonction de leurs ventes.

Pour y parvenir, un système d'échange de Certificats d'Economies d'Energie (CEE) a été créé (voir Le Feuillet n° 46). Les vendeurs d'énergie doivent réduire la consommation d'énergie fournie en mettant en œuvre des mesures auprès de leurs clients (information, participation financière aux changements d'équipements...). En échange, ils obtiennent des CEE. Via des mesures de réduction de leurs consommations, les autres entreprises peuvent aussi obtenir des CEE qu'elles peuvent ensuite revendre aux fournisseurs d'énergie.

Selon les dernières estimations de la Direction générale de l'énergie et du climat, au 1<sup>er</sup> mai 2009, 60 TWh ont été économisés.

L'objectif a donc été atteint et même dépassé.

Les obligations d'économies d'énergie devraient être renforcées pour la prochaine période 2009-2012. L'objectif annuel d'économies d'énergie devrait être relevé à au moins 100 TWh (contre 18 TWh jusqu'à présent). Par ailleurs, le projet de loi "Grenelle 2" prévoit :

- D'intégrer les fournisseurs de carburants,
- Que le système finance des actions telles que le programme de formation aux économies d'énergie des professionnels du bâtiment ou encore le développement des véhicules "décarbonés".

La loi "Grenelle 2" ne pourra pas être adoptée avant la fin de la première période, le 30 juin prochain. Un décret devrait donc paraître pour préciser les modalités de fonctionnement de la période transitoire. Les conditions de délivrance des certificats seront identiques à celles valables en première période et les CEE obtenus pendant la période transitoire seront valables pour la seconde période. ■

Site de la DGEC : [www.industrie.gouv.fr/energie](http://www.industrie.gouv.fr/energie)  
Rapport sur le fonctionnement du dispositif des certificats d'économies d'énergie - Direction générale de l'énergie et du climat - Mai 2009

## ACTUALITÉS

- 6 premières plateformes logistiques certifiées HQE®
- Contrat rempli pour les certificats d'économies d'énergie
- Appel à candidatures pour l'exploitation de l'autoroute ferroviaire atlantique
- Le dirigeable, nouveau mode de transport de fret ?

## RÉGLEMENTATION

- Bruxelles veut promouvoir les véhicules propres
  - Grenelle I: l'Assemblée retire l'expérimentation du 44t
  - Clarification de l'application des circulaires
  - La réglementation ICPE simplifiée
  - Le Grenelle se déploie en région
- FOCUS**
- Le contrôle quinquennal des ICPE déclarées

### Appel à candidatures pour l'exploitation de l'autoroute ferroviaire atlantique

L'avis d'appel public à candidatures a été publié au Journal Officiel de l'Union européenne et au Bulletin Officiel des Annonces des Marchés Publics.

L'avis marque le lancement de la procédure d'appel d'offres pour l'exploitation du futur service d'autoroute ferroviaire Atlantique, qui permettra de transporter des camions sur des trains entre le sud de l'Aquitaine, le sud de l'Île-de-France et le Nord-Pas-de-Calais.

D'après l'avis, le concessionnaire devra assumer la responsabilité du financement, de l'organisation et de l'exploitation (y compris la fourniture et l'entretien du matériel roulant).

Date limite de réception des candidatures : 26 juin prochain. ■

Ministère en charge des Transports : [www.transports.developpement-durable.gouv.fr](http://www.transports.developpement-durable.gouv.fr)

## Le dirigeable, nouveau mode de transport de fret ?

*Impact écologique, augmentation du prix de l'énergie, congestion de l'espace aérien, bruit... Le transport aérien, tout comme les autres modes, est confronté aujourd'hui à de multiples problématiques. Pour les résoudre, la région Ile-de-France réfléchit sérieusement à utiliser des dirigeables pour le transport de fret.*

La région a donc étudié le marché potentiel pouvant exister pour ce nouveau mode de transport.

Principale conclusion du rapport : le dirigeable offre une solution technique sans équivalent pour le transport de charges lourdes et indivisibles et pour le transport vers des régions ne disposant pas d'infrastructures. Autres avantages : un bilan plus favorable en émissions de CO<sub>2</sub> que le transport aérien (mais moins bon que la route, le fer ou la mer) et un besoin en infrastructures réduit par rapport à la route ou au fer.

Par contre, le dirigeable reste pénalisé par des temps de manœuvre importants, l'impossibilité de s'insérer dans le trafic aérien, une vitesse trop réduite, un coût de production et d'exploitation très élevé le rendant non compétitif sur la plupart des

marchés de transport, et une forte dépendance à l'hélium (même si la dépendance est moins forte que pour le pétrole).

Du point de vue des performances opérationnelles, la vitesse et le rayon d'action du dirigeable le placent entre l'avion et le transport maritime pour les longues distances. Il permettrait de répondre à un besoin de transport, pour des marchandises n'étant pas soumises à un flux tendu, de manière plus performante que le transport maritime.

D'après le rapport, le dirigeable se situe donc à un point d'équilibre, pouvant basculer, selon les développements technologiques, dans le sens d'un mode de transport présentant un compromis avantageux entre le transport aérien et maritime ou, au contraire, cumulant les défauts de différents modes concurrents.

Les rapporteurs préconisent de poursuivre les efforts de R&D sur des sujets tels que la dépendance aux conditions météorologiques, les textiles techniques et les motorisations alternatives. Une production industrielle à court terme semble en effet inenvisageable. Ils appellent à la production, le plus rapidement possible, d'un dirigeable pilote qui devra permettre de valider certains aspects opérationnels (délais de manœuvre, indépendance aux infrastructures, efficacité énergétique...). Les délais avant de disposer d'un appareil pilote pouvant enlever des charges utiles élevées seraient d'environ 10 à 20 ans. ■

*Etude prospective relative au potentiel et à la faisabilité de la production de dirigeables gros porteurs en Ile-de-France - Ernst&Young / Région Ile-de-France - Juin 2008*

## RÉGLEMENTATION

### Bruxelles veut promouvoir les véhicules propres

*A partir de 2010, les marchés publics d'achat de véhicules devront inclure des critères environnementaux.*

Une nouvelle directive européenne vise à promouvoir le marché des véhicules de transport routier propres et économes en énergie en exigeant des pouvoirs publics qu'ils prennent en compte ces critères dans leurs achats de véhicules. Sont ainsi concernés les voitures particulières, les bus, les cars ainsi que les poids lourds.

Objectif : augmenter la demande en véhicules propres pour encourager les constructeurs à investir et à poursuivre le dévelop-

pement de véhicules peu consommateurs d'énergie et peu émetteurs de CO<sub>2</sub> et de polluants. Créer une demande suffisante pour ces véhicules doit permettre des économies d'échelle entraînant une diminution des prix.

Dès décembre 2010, la directive obligera donc les pouvoirs publics à tenir compte, lors de l'achat de véhicules, de leurs incidences énergétiques et environnementales tout au long de leur cycle de vie.

Deux options pourront être mises en œuvre :

- Soit l'appel d'offre définira des spécifications techniques relatives aux performances énergétiques et environnementales,
- Soit les incidences énergétiques et environnementales seront intégrées dans la décision d'achat, directement en tant que critères d'attribution. ■

*Directive 2009/33/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie (JOUE du 15 mai 2009)*

### Grenelle I: l'Assemblée retire l'expérimentation du 44t

*Réunie pour commencer l'examen du projet de loi "Grenelle I" en deuxième lecture, la Commission des affaires économiques de l'Assemblée nationale a retiré deux dispositions introduites par les sénateurs lors de la première lecture.*

L'étude sur l'autorisation de circulation des poids lourds de plus de 44 tonnes, qui aurait dû être soumise par le gouvernement au Parlement trois mois après la promulgation de la loi, a été abandonnée. D'après les députés, en cas de généralisation, elle aurait entraîné "l'apparition de camions pouvant dépasser 25m de longueur quand une automobile fait en moyenne 4m" et allait à l'encontre de l'objectif du Grenelle de faire évoluer la part de marché du non-routier de 14 à 25% d'ici 2022. L'amendement avait été introduit pour compenser l'éco-taxe Poids lourds, qui doit entrer en

vigueur en 2011.

Par ailleurs, la commission a acté l'abandon d'une étude de projet de canal Saône-Moselle, similaire à celui du canal Rhin-Rhône, pourtant prévu par la version des sénateurs.

L'examen du projet de loi Grenelle I en deuxième lecture à l'Assemblée a démarré le 9 juin. ■

*Rapport de la Commission des affaires économiques de l'Assemblée nationale n°1692 déposé le 26 mai 2009: [www.assemblee-nationale.fr/13/dossiers/grenelle\\_environment2.asp](http://www.assemblee-nationale.fr/13/dossiers/grenelle_environment2.asp)*

### Clarification de l'application des circulaires

*Les circulaires publiées avant le 1<sup>er</sup> mai 2009 et qui n'ont pas été mises en ligne sont abrogées.*

Depuis le 1<sup>er</sup> mai 2009, les circulaires et les instructions ministérielles doivent être mises à la disposition du public sur un site Internet spécifique.

Toute circulaire qui n'a pas été mise en ligne le 1<sup>er</sup> mai 2009 sera considérée comme inapplicable. ■

*Site Internet du Premier ministre: [circulaires.gouv.fr](http://circulaires.gouv.fr)  
Décret n°2009-471 du 28 avril 2009 relatif aux conditions de publication des instructions et circulaires (JO du 29 avril 2009)*

# FOCUS

## Le contrôle quinquennal des ICPE déclarées

La réglementation impose désormais à certaines Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) soumises à déclaration de se soumettre à un contrôle réglementaire tous les 5 ans. Le Feuillet revient ce mois-ci sur le principe et les modalités d'application de ces contrôles.

Le décret du 13 avril 2006 a modifié la nomenclature des ICPE pour y introduire la notion de "contrôle périodique". Les installations soumises à déclaration sous certaines rubriques ICPE sont donc désormais soumises à un contrôle périodique. La nomenclature des installations classées indique avec les lettres "DC" les installations soumises à déclaration qui sont concernées.

Objectif de cette nouvelle obligation: que l'exploitant fasse faire un contrôle par un organisme extérieur, afin d'être informé du niveau de conformité de ses installations vis-à-vis des exigences réglementaires.

### ■ Qui est concerné?

38 rubriques ICPE sont soumises à cette obligation et sont fixées en annexe de l'article R 511-9 du Code de l'environnement. Cela concerne près de 40 000 entreprises en France.

La liste des rubriques ICPE concernées est présentée dans le tableau ci-dessous et est consultable sur le site du ministère chargé de l'Ecologie (MEEDDAT).

A noter: les ICPE soumises au régime DC incluses dans un établissement globalement soumis à autorisation ne sont pas soumises à l'obligation de contrôle périodique.

### ■ Quelles sont les modalités du contrôle?

Le contrôle, effectué à la demande de l'exploitant de l'ICPE, porte sur le respect des prescriptions édictées par les arrêtés types (arrêtés standards applicables à l'ensemble des installations d'une même rubrique) ou d'éventuels arrêtés préfectoraux de prescriptions particulières.

Les arrêtés types consacrent un article à la définition du contrôle et une annexe aux prescriptions contrôlées ainsi qu'aux modalités de réalisation de ces contrôles.

Le contrôle a été prévu pour durer une demi-journée environ.

Ces contrôles doivent être réalisés par des organismes agréés par arrêté du ministre chargé de l'Ecologie. Les rapports de visite sont remis en deux exemplaires à l'exploitant. Ils ne sont pas transmis à l'inspection des installations classées, mais doivent être tenus à disposition.

### ■ A qui faire appel ?

Une liste des organismes agréés est disponible sur le site du MEEDDAT. Il indique les rubriques ICPE pour lesquelles les organismes ont été agréés.

Les organismes de contrôle ont l'obligation d'adresser tous les trimestres, aux services d'inspection des DREAL la liste des contrôles effectués. Et, tous les ans, à des fins statistiques, ils doivent remettre à ces services un rapport d'activité global précisant les principales anomalies relevées. Ces rapports permettront d'évaluer les taux de non-conformité sur les différents points de contrôle.

Il est à noter que l'organisme de contrôle technique n'a aucun pouvoir de police.

### ■ Quand se faire contrôler?

Les ICPE soumises au régime DC doivent se faire contrôler tous les 5 ans par un organisme agréé. Ce délai est porté à 10 ans pour les installations certifiées EMAS ou ISO 14001.

Pour les nouvelles installations, le premier contrôle doit avoir lieu dans les six mois qui suivent sa mise en service et pour les installations mises en service avant le 30 juin 2008, le contrôle est sensé avoir été effectué avant le 31 décembre 2008.

La publication d'un décret devant repousser cette date est attendue. Ainsi, le premier contrôle pour les installations ayant été déclarées avant le 30 juin 2008 pourrait être repoussé entre 2009 et 2013, selon l'année de déclaration. Affaire à suivre... ■

Décret n°2006-435 du 13 avril 2006 fixant les modalités du contrôle périodique de certaines catégories d'installations classées soumises à déclaration (JO du 14 avril 2006)  
MEEDDAT : [www.ecologie.gouv.fr/Contrôles-periodiques-des.html](http://www.ecologie.gouv.fr/Contrôles-periodiques-des.html)

Rubrique n°	Intitulé	Arrêté type du ...
1111	Emploi ou stockage de substances et préparations très toxiques	17/10/07
1136	Emploi ou stockage de l'ammoniac	23/02/98
1138	Emploi ou stockage du chlore	17/12/08
1155	Dépôts de produits agropharmaceutiques	02/05/02
1158	Fabrication industrielle, emploi ou stockage de diisocyanate de diphénylméthane	*
1172	Stockage et emploi de substances dangereuses pour l'environnement (A), très toxiques pour les organismes aquatiques	23/12/98
1173	Stockage et emploi de substances dangereuses pour l'environnement (B), toxiques pour les organismes aquatiques	23/12/98
1311	Stockage de poudres, explosifs et autres produits explosifs	01/02/02
1330	Stockage de nitrate d'ammonium	18/12/08
1331	Stockage d'engrais solides à base de nitrate d'ammonium	06/07/06
1412	Stockage en réservoirs manufacturés de gaz inflammables liquéfiés	23/08/05
1413	Installations de remplissage de réservoirs alimentant des moteurs de véhicules ou engins de transport fonctionnant au gaz naturel ou biogaz	18/09/06
1414	Installation de remplissage ou de distribution de gaz inflammables liquéfiés	24/08/98
1432	Stockage en réservoirs manufacturés de liquides inflammables	22/12/08
1433	Installations de mélange ou d'emploi de liquides inflammables	20/04/05
1434	Installation de remplissage ou de distribution de liquides inflammables	07/01/03
1510	Stockage de matières, produits ou substances combustibles en quantité supérieure à 500 t dans des entrepôts couverts	23/12/08
2910	Combustion à l'exclusion des installations visées par les rubriques 167 C et 322 B4.	25/07/97
2920	Installations de réfrigération ou compression fonctionnant à des pressions > 10 <sup>5</sup> Pa.	*
2930	Ateliers de réparation et d'entretien de véhicules et engins à moteur, y compris les activités de carrosserie et de tôlerie.	*

Les autres rubriques concernées: 1310, 2101, 2111, 2160, 2220, 2345, 2351, 2415, 2510, 2550, 2551, 2552, 2562, 2564, 2565, 2570, 2940, 2950

\*: les prescriptions à contrôler n'ont pas été publiées à ce jour

## Le Feuillet Environnement à l'écoute de ses lecteurs...

Vous aimeriez que Le Feuillet Environnement éclaire un sujet précis dans le cadre de la rubrique Focus ?

N'hésitez pas à nous en faire part en envoyant un courriel à [lfe@tl-a.com](mailto:lfe@tl-a.com). L'équipe du Feuillet étudiera la possibilité d'y répondre dans un prochain numéro.



## La réglementation ICPE simplifiée

*Lors de leur cessation d'activité, les ICPE soumises à déclaration devront simplement remettre leur site dans un état compatible avec une activité future similaire à la leur.*

Jusqu'à présent, lors de l'arrêt définitif d'une ICPE soumise à autorisation ou à déclaration, le site devait permettre un usage futur déterminé conjointement avec le maire et le propriétaire du terrain (voir le Feuillet n°15). Si aucun accord n'était trouvé sur l'"usage futur", le site devait être placé dans un état tel qu'il permette un usage futur du site comparable à celui de la dernière période d'exploitation de l'installation mise à l'arrêt. Cependant, si les documents d'urbanisme montraient que l'usage futur prévu par les documents

d'urbanisme n'était pas compatible avec les mesures de réhabilitation, le préfet pouvait fixer des prescriptions de réhabilitation plus contraignantes.

Cette démarche, lourde, est désormais réservée aux seules ICPE soumises à autorisation (ce qui est conforme à l'esprit du texte et vient corriger une anomalie de rédaction du texte original).

Lors de l'arrêt définitif des installations soumises à déclaration, l'exploitant devra simplement remettre le site dans un état

tel qu'il ne puisse porter atteinte à l'environnement et qu'il permette un usage comparable à la dernière période d'activité de l'installation. L'exploitant doit en informer le propriétaire du terrain et le maire ou le président de l'établissement public de coopération intercommunale compétent en matière d'urbanisme. ■

*Loi n°2009-526 du 12 mai 2009 de simplification et de clarification du droit et d'allègement des procédures (JO du 13 mai 2009)*

## Le Grenelle se déploie en région

*Même si les lois Grenelle attendent toujours d'être votées, le ministère demande aux régions de prendre en main le déploiement de certaines mesures du Grenelle.*

Pour le ministère chargé des Transports, la réussite du Grenelle passe, pour l'essentiel, par sa "territorialisation". Si certaines mesures ne peuvent être appliquées avant le vote des lois Grenelle 1 et 2, une mise en œuvre immédiate a été jugée possible et indispensable pour d'autres. Dans cette perspective, la circulaire demande aux préfets d'avancer sur certains dossiers, notamment dans le secteur des transports :

- Favoriser l'élaboration de chartes d'engagement volontaire de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> dans le transport routier (voir la démarche "Objectif CO<sub>2</sub> : les transporteurs s'engagent" dans les Feuillet n°45 et 51). Les préfets de région et les services de l'ADEME doivent sensibiliser et accompagner les entreprises ainsi que les différents acteurs régionaux qui souhaitent s'associer, tels que les conseils régionaux.
- Participer à l'élaboration du Schéma national d'infrastructures de transports, qui devra fixer les orientations de l'État quant au développement de ses réseaux mais aussi à leur modernisation, leur exploitation et leur entretien. Les services devront donc être associés à la production des données permettant de mener à bien une revue "des grands projets", qui devra permettre de trier les grands projets d'infrastructures

et d'équipements de transport entre ceux qui méritent d'être poursuivis et ceux qui devront être abandonnés (calendrier: 1<sup>er</sup> semestre 2009).

- Participer à la conduite des grands projets (lancement de projets de lignes ferroviaires à grande vitesse, canal Seine Nord-Europe...). Les services devront participer aux comités de pilotage de ces projets et assurer les relations avec les collectivités locales.
- Accompagner la mise en place de l'éco-redevance Poids lourds (tarification de la circulation des poids lourds sur le réseau non concédé, national et éventuellement départemental), définie par la loi de finances pour 2009 (voir le Feuillet n°51). Les services seront chargés de piloter la concertation locale pour permettre la définition du réseau taxable (lancement de la concertation au 2<sup>ème</sup> trimestre 2009, délibérations des collectivités à l'automne 2009). ■

*Circulaire du 23/03/09 relative à la territorialisation de la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement (Non publiée au JO)*

## Les archives du Feuillet sont en ligne

*Vous recherchez un ancien numéro du Feuillet? Rendez-vous sur [www.tl-a.com](http://www.tl-a.com)!*

Les archives du Feuillet sont désormais en ligne.

Retrouvez l'ensemble des numéros depuis juillet 2004 sur le site Internet de TL&Associés: [www.tl-a.com](http://www.tl-a.com)



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