



« Aide à la décision pour l'élaboration du PREPA »

# Annexe E

## Éléments d'analyse juridique

Livrable n°2 faisant suite à la consultation des Parties prenantes



**30 juin 2016**

« Aide à la décision pour l'élaboration du PREPA »

# Annexe E

## Eléments d'analyse juridique

Livrable n°2 faisant suite à la consultation des Parties prenantes

Marché MEDDE : 1100025000 relatif à l'appui pour l'élaboration du futur programme de réduction des émissions de polluants atmosphériques

Sous la responsabilité de Nadine Allemand (CITEPA) avec l'appui de Laurence Rouil et Jean-Marc Brignon (INERIS)

Auteurs :

CITEPA : Nadine Allemand, Etienne Mathias

INERIS : Antoine Chaux, Sophie Hubin

AJBD : Jean-Luc Fioux (Cabinet Jean-Luc Fioux pour AJBD), David Fayolle, Guillaume Le Clercq

Contribution de Jean-Luc Fioux sur les mesures transport routier et transport combiné (hors échappement) :

Jean-Luc Fioux :

Expert national, agréé par la Cour de Cassation,  
Expert près les Cours administratives d'appel de Paris et Versailles,

Déontologie

Cette étude, non judiciaire et non contradictoire, répond néanmoins aux règles de déontologie du Conseil National des Compagnies d'Experts de Justice, organisme reconnu d'utilité publique, auquel nous appartenons (article V-35) :

*« Il est recommandé à l'expert consulté de bien préciser que son avis se rapporte à l'état des choses qu'il a été amené à connaître à la date où il le donne. Cet avis doit être donné en toute indépendance et en toute impartialité ».*

*Notre avis se rapporte à l'état des choses que nous avons été amenés à connaître à la date où nous le donnons. Il est donné en toute indépendance et en toute impartialité.*

Centre Interprofessionnel Technique d'Etudes de la Pollution Atmosphérique (CITEPA)  
42, rue de Paradis – 75010 PARIS – Tel. 01 44 83 68 83 – Fax 01 40 22 04 83

[www.citepa.org](http://www.citepa.org) | [infos@citepa.org](mailto:infos@citepa.org)



## Table des matières

<b>PREAMBULE</b> .....	<b>7</b>
<b>MESURES RELATIVES AU TRANSPORT ROUTIER (HORS ECHAPPEMENT)</b> .....	<b>9</b>
<b>1 TR<sub>3</sub><sub>ME</sub> – INTRODUCTION DE VEHICULES HYBRIDES ET ELECTRIQUES</b> .....	<b>10</b>
1.1 IDENTIFICATION DES TEXTES LEGISLATIFS ET REGLEMENTAIRES, LOCAUX, NATIONAUX ET COMMUNAUTAIRES APPLICABLES .....	10
1.1.1 Textes nationaux.....	10
1.1.2 Textes communautaires .....	11
1.2 FIABILITE .....	12
1.2.1 Limites.....	12
1.2.2 Freins .....	13
1.2.3 Obstacles .....	13
1.3 PROPOSITION D'EVENTUELLES MODIFICATIONS .....	13
<b>2 TR<sub>6</sub><sub>MA</sub> – RENOUELEMENT EN VEHICULES PROPRES D'UNE PART DES VEHICULES DES FLOTTES PUBLIQUES</b> .....	<b>15</b>
2.1 IDENTIFICATION DES TEXTES LEGISLATIFS ET REGLEMENTAIRES, LOCAUX, NATIONAUX ET COMMUNAUTAIRES APPLICABLES AUX MESURES.....	15
2.1.1 Textes nationaux.....	15
2.1.2 Textes communautaires .....	16
2.2 FIABILITE .....	16
2.2.1 Limites.....	16
2.2.2 Freins .....	16
2.2.3 Obstacles .....	17
2.3 PROPOSITION D'EVENTUELLES MODIFICATIONS .....	18
<b>3 TR<sub>7</sub><sub>MA</sub> – RESTRICTION DE LA CIRCULATION EN CAS DE DEPASSEMENT DU SEUIL D'ALERTE DE POLLUTION EN ZONE URBAINE</b> .....	<b>19</b>
3.1 IDENTIFICATION DES TEXTES LEGISLATIFS ET REGLEMENTAIRES, LOCAUX, NATIONAUX ET COMMUNAUTAIRES APPLICABLES AUX MESURES.....	19
3.2 FIABILITE.....	19
3.2.1 Limites.....	19
3.2.2 Freins .....	20
3.2.3 Obstacles .....	20
3.3 PROPOSITION D'EVENTUELLES MODIFICATIONS .....	20
<b>4 TR<sub>8</sub><sub>MA</sub> – PROMOTION DU DEVELOPPEMENT DES TRANSPORTS EN COMMUN URBAINS PROPRES</b> .....	<b>21</b>
4.1 IDENTIFICATION DES TEXTES LEGISLATIFS ET REGLEMENTAIRES, LOCAUX, NATIONAUX ET COMMUNAUTAIRES APPLICABLES .....	21
4.1.1 Textes nationaux.....	21
4.1.2 Textes communautaires .....	22
4.2 PROPOSITION D'EVENTUELLES MODIFICATIONS .....	22
<b>5 TR<sub>9</sub><sub>MA</sub> – AUGMENTATION DES TAXES SUR LES CARBURANTS</b> .....	<b>23</b>

5.1	IDENTIFICATION DES TEXTES LEGISLATIFS ET REGLEMENTAIRES, LOCAUX, NATIONAUX ET COMMUNAUTAIRES APPLICABLES AUX MESURES .....	23
5.1.1	Textes nationaux.....	23
5.1.2	Textes locaux.....	24
5.1.3	Textes communautaires .....	24
5.2	FIABILITE.....	24
5.2.1	Limites.....	24
5.2.2	Freins .....	24
5.3	PROPOSITION D'EVENTUELLES MODIFICATIONS .....	25
<b>6</b>	<b>TC1<sub>MA</sub> – DEVELOPPEMENT DU TRANSPORT COMBINE.....</b>	<b>26</b>
6.1	IDENTIFICATION DES TEXTES LEGISLATIFS ET REGLEMENTAIRES, LOCAUX, NATIONAUX ET COMMUNAUTAIRES APPLICABLES AUX MESURES .....	26
6.1.1	Textes nationaux.....	26
6.1.2	Textes communautaires et internationaux.....	26
6.2	FIABILITE.....	27
6.2.1	Limites.....	27
6.2.2	Freins .....	27
6.2.3	Obstacles .....	27
6.3	PROPOSITION D'EVENTUELLES MODIFICATIONS .....	27
<b>7</b>	<b>TC2<sub>MA</sub> – AMELIORATION OU CREATION DE VOIES NAVIGABLES NOUVELLES.....</b>	<b>29</b>
7.1	TEXTE NATIONAL DU PROJET .....	29
7.2	PROBLEMES ORGANISATIONNELS.....	29
7.2.1	Rapports Etat Collectivités locales .....	29
7.2.2	Partenariat Public Privé .....	29
7.3	FINANCEMENTS.....	30
7.3.1	Financements européens .....	30
7.3.2	Financements français.....	30
7.4	FIABILITE.....	30
7.4.1	Limites.....	30
7.4.2	Freins .....	30
7.5	PROPOSITION D'EVENTUELLES MODIFICATIONS .....	30
<b>8</b>	<b>TR10<sub>MA</sub> – LIMITATION DE L'ACCES DE CERTAINS CENTRES VILLES AUX VEHICULES LES PLUS POLLUANTS.....</b>	<b>31</b>
8.1	IDENTIFICATION DES TEXTES LEGISLATIFS ET REGLEMENTAIRES, LOCAUX, NATIONAUX ET COMMUNAUTAIRES APPLICABLES AUX MESURES .....	31
8.1.1	Textes Nationaux.....	31
8.1.2	Jurisprudence .....	31
8.2	FIABILITE.....	32
8.2.1	Limites.....	32
8.2.2	Freins .....	32
8.2.3	Obstacles .....	32

8.3	PROPOSITION D'EVENTUELLES MODIFICATIONS .....	33
<b>MESURES RELATIVES AUX INSTALLATIONS DE COMBUSTION, AUX PROCEDES INDUSTRIELS ET AUX BATIMENTS.....35</b>		
9	SOURCES DOCUMENTAIRES GENERALES CONSULTEES .....	36
10	COMPLEMENTS POUR LA MESURE PROC-IC1 .....	36
11	COMPLEMENTS POUR PROC-IC2, PROC-IC3 ET PROC-IC5 .....	37
12	COMPLEMENTS POUR PROC-IC4.....	38
13	COMPLEMENTS POUR LES MESURES TENDANCIELLES ENERGIES-CLIMAT POUR LE SECTEUR RESIDENTIEL ET TERTIAIRE – RT1 A RT5 .....	39
14	COMPLEMENTS POUR LA MESURE RT8 POUR LE SECTEUR RESIDENTIEL .....	40
15	COMPLEMENTS POUR LES MESURES LIEES AUX EXIGENCES FLAMME VERTE – RT6, RT7.....	41
<b>MESURES RELATIVES A L'AGRICULTURE .....</b>		
16	SOURCES DOCUMENTAIRES GENERALES CONSULTEES .....	44
17	AGRI1 <sub>MA</sub> : INTERDICTION TOTALE DU BRULAGE DES RESIDUS DE CULTURE AU CHAMP .....	44
18	AGRI2 <sub>MA</sub> : REMPLACEMENT DE L'UREE PAR D'AUTRES ENGRAIS .....	44
19	AGRI3 <sub>MA</sub> : ALIMENTATION BI-PHASE DES PORCINS .....	45
20	AGRI8 <sub>MA</sub> ET AGRI9 <sub>MA</sub> : COUVERTURE DES FOSSES A LISIER (HAUTE TECHNOLOGIE ET BASSE TECHNOLOGIE).....	46
21	AGRI10 <sub>MA</sub> : EPANDAGE PAR PENDILLARDS.....	46
22	AGRI11 <sub>MA</sub> : EPANDAGE PAR INJECTION.....	46



## PREAMBULE

Cette annexe vient en complément de la cotation en termes de leviers juridiques présentée dans le rapport pour livrable n°2 « Aide à la décision pour l'élaboration du PREPA » (fiches mesures résumées présentées en annexe B de ce rapport).

Elle est une annexe E associée au livrable n°2 modifié pour répondre à certains commentaires issus des consultations ayant eu lieu de septembre 2015 à la fin de l'année 2015.





# **MESURES RELATIVES AU TRANSPORT ROUTIER (HORS ECHAPPEMENT)**

# 1 TR<sub>3</sub>ME – INTRODUCTION DE VEHICULES HYBRIDES ET ELECTRIQUES

## 1.1 IDENTIFICATION DES TEXTES LEGISLATIFS ET REGLEMENTAIRES, LOCAUX, NATIONAUX ET COMMUNAUTAIRES APPLICABLES

### 1.1.1 Textes nationaux

L'article L. 224-5 du code de l'environnement prévoit, de manière générale, que « les règles relatives à la consommation énergétique et aux émissions polluantes des véhicules automobiles sont fixées par les articles L. 311-1 et L. 318-1 à L. 318-3 du code de la route ».

Le nouvel article L. 224-6 du code de l'environnement donne, cependant, dans son alinéa 5, une définition légale des véhicules dits « propres » : *il s'agit des « véhicules électriques ou hybrides rechargeables, ainsi que tous les véhicules ayant un très faible niveau d'émission de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques fixé par référence à des seuils déterminés par décret ».*

L'article L. 318-2 du code de la route (issu de la loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie) crée une **obligation contraignante en matière de « véhicules sobres »**.

Cette obligation concerne :

- l'État,
- les établissements publics,
- les entreprises nationales pour leurs activités n'appartenant pas au secteur concurrentiel,
- les collectivités territoriales et leurs groupements

Elle consiste en une obligation d'acquisition ou d'utilisation d'au moins 20 % de véhicules faiblement émetteurs lors du renouvellement de leur parc automobile.

L'article R. 318-7 du code de la route précise que cette obligation concerne les « voitures particulières, ainsi que (les) véhicules de transport de personnes et (les) véhicules de transport de marchandises ou assimilés dont le poids total autorisé en charge (PTAC) n'excède pas 3,5 tonnes, qui ont été acquis ou loués par des contrats d'une durée cumulée supérieure à un an et pour lesquels il existe sur le marché européen des modèles concurrents de même usage fonctionnant à l'énergie électrique, au gaz de pétrole liquéfié ou au gaz naturel. »

Il s'agissait, dans le cadre de la loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996, de mettre en œuvre les mesures visant à améliorer la qualité de l'air, notamment par le biais d'une promotion des véhicules les moins émetteurs de gaz à effet de serre.

*L'État s'est inscrit dans une logique d'exemplarité en réorientant ses commandes de véhicules, via la circulaire n° 5620 du Premier ministre du 3 décembre 2012, avec un objectif d'au moins 25 % de véhicules électriques et hybrides.*

Sur le plan strictement juridique, le dispositif d'aide à l'acquisition et à la location de véhicules peu polluants, institué par le décret n° 2007 – 183 du 26 décembre 2007, dit « bonus écologique », a été revu et modifié plusieurs fois notamment par le décret du 19 janvier 2009. Il a été remplacé par le dispositif du Décret n° 2014-1672 du 30 décembre 2014, à l'issue de sa durée prévue dans les textes, soit le 31 décembre 2014.

Désormais, les barèmes de l'aide sont recentrés sur les véhicules les plus vertueux :

**Le Décret n° 2014-1672 du 30 décembre 2014 instituant une aide à l'acquisition et à la location des véhicules peu polluants prévoit :**

Article 1

I. - Une aide est attribuée à toute personne justifiant d'un domicile ou d'un établissement en France et à toute administration de l'Etat qui acquiert ou qui prend en location, dans le cadre d'un contrat d'une durée supérieure ou égale à deux ans, un véhicule automobile terrestre à moteur qui, à la date de sa facturation ou à la date de versement du premier loyer prévu par le contrat de location du véhicule :

- 1° Appartient à la catégorie des voitures particulières ou des camionnettes au sens de l'article R. 311-1 du code de la route ainsi qu'à toute catégorie de véhicules faisant l'objet d'une mesure des émissions de dioxyde de carbone en application du règlement (CE) du 20 juin 2007 susvisé ;
- 2° N'a pas fait l'objet précédemment d'une première immatriculation en France ou à l'étranger
- 3° Est immatriculé en France dans une série définitive ;

Le décret inclut, en contre partie, les véhicules gaz-électriques au bonus spécifique destiné aux véhicules hybrides, au même titre que les véhicules essence-électrique et diesel-électrique actuellement aidés.

A l'inverse, un malus est applicable aux voitures particulières les plus polluantes, ainsi qu'une taxe annuelle pour certains modèles.

L'article 1011 bis du CGI prévoit une taxe additionnelle perçue sur le certificat d'immatriculation des véhicules dont les émissions en CO<sub>2</sub> dépassent un niveau donné. Le montant de la taxe s'échelonne de 100 € à 6000 € en 2013.

Des réductions ou exonérations sont prévues pour les familles nombreuses et les personnes handicapées ou invalides. Par ailleurs, il existe une taxe annuelle de 160 € due pour la détention des véhicules émettant plus de 190 g (art. 1011 ter du CGI).

### 1.1.2 Textes communautaires

L'Union Européenne s'est penchée sur les problèmes de rechargement des véhicules préconisés ci-dessus.

La directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs impose la présence de bornes de recharge ouvertes au public sur tout le territoire national. : « *Les États membres devraient veiller à ce que des points de recharge ouverts au public soient mis en place pour assurer une couverture adéquate, afin que les véhicules électriques puissent circuler au moins dans les agglomérations urbaines/suburbaines et d'autres zones densément peuplées et, le cas échéant, au sein de réseaux déterminés par les États membres. Le nombre de ces points de recharge devrait être fixé en tenant compte du nombre estimé de véhicules électriques qui seront immatriculés avant la fin 2020 dans chaque État membre* ».

La directive recommande également le déploiement de systèmes de comptage évolué afin de piloter la recharge du véhicule électrique pour que son impact soit le plus limité possible sur l'équilibre du système électrique : « *Dans la mesure où cela est techniquement possible et financièrement raisonnable, les opérations de recharge des véhicules électriques aux points de recharge devraient faire appel à des systèmes intelligents de mesure afin de contribuer à la stabilité du système électrique en rechargeant les batteries depuis le réseau lorsque la demande générale d'électricité est faible et de permettre un traitement des données sûr et souple* ».

La Commission européenne a adressé en 2010 un mandat aux organismes européens de normalisation, CEN, CENELEC et ETSI, en leur demandant de développer une interface de recharge normalisée permettant d'assurer l'interopérabilité et la connectivité entre la borne électrique et la prise du véhicule électrique de manière sécurisée et d'étudier la possibilité pour les utilisateurs de profiter de l'électricité durant les « *périodes creuses* », afin de leur garantir une électricité au

meilleur coût, mais aussi éviter la surcharge des réseaux électriques pendant la journée.

Le CEN/CENELEC a donc mis en place un groupe de réflexion qui a publié son rapport sur la « Standardisation pour les véhicules routiers et les infrastructures associées » en octobre 2011.

Ce rapport contient un certain nombre de recommandations mais ne présente pas de consensus pour le choix d'une interface standard unique.

***Par conséquent, la directive 2014/94/UE sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs recommande que des mesures supplémentaires soient prises afin de fournir une solution libre de droits assurant l'interopérabilité dans l'ensemble de l'Union européenne.***

## 1.2 FIABILITE

### 1.2.1 Limites

- ***Limites à l'obligation d'acquisition ou d'utilisation d'au moins 20 % de véhicules*** faiblement émetteurs (article L. 318-2 du code de la route)

Cette obligation ne vaut que pour les établissements gérant une flotte de plus de vingt véhicules et ne concerne que les véhicules dont le poids total autorisé en charge (PTAC) est inférieur à 3,5 tonnes.

Elle est limitée par les « contraintes liées aux nécessités du service ». ***Cette limite est valable notamment : « lorsque les conditions d'approvisionnement en carburant, les exigences de sécurité liées à l'utilisation des véhicules fonctionnant à l'énergie électrique, au gaz de pétrole liquéfié ou au gaz naturel, ou les performances de ces véhicules sont incompatibles avec les missions de service ».***

L'obligation des 20 % concernant l'État s'apprécie dans le cadre de chaque direction gestionnaire de moyens pour les administrations centrales, chaque service déconcentré gestionnaire de crédits permettant l'acquisition de véhicules, chaque service à compétence nationale et chaque autorité administrative indépendante.

Sur le plan strictement juridique, le dispositif d'aide à l'acquisition et à la location de véhicules peu polluants, institué par le décret n° 2007 – 183 du 26 décembre 2007, dit « bonus écologique », a été revu et modifié plusieurs fois notamment par le décret du 19 janvier 2009. Il a remplacé par le dispositif du Décret n° 2014-1672 du 30 décembre 2014, à l'issue de sa durée prévue dans les textes, soit le 31 décembre 2014.

***Désormais, les barèmes de l'aide sont recentrés sur les véhicules les plus vertueux***

- ***Limites à l'aide à l'acquisition et à la location des véhicules peu polluants***

(Décret n° 2014-1672 du 30 décembre 2014)

Cette aide connaît nombre de limites.

Le véhicule ne doit pas être cédé par l'acquéreur ou le titulaire d'un contrat de location dans les six mois suivant sa première immatriculation ni avant d'avoir parcouru au moins 6 000 kilomètres ;

En cas de non-respect de cette condition, le bénéficiaire de l'aide restitue son montant dans les trois mois suivant la cession du véhicule.

Si l'aide a été versée pour une location et que la durée du contrat de location est portée à moins de deux ans après sa signature, le bénéficiaire en restitue le montant dans les trois mois suivant cette modification contractuelle.

***Le décret exclut par ailleurs du champ d'application du barème dérogatoire hybride les véhicules homologués comme étant des véhicules hybrides mais qui présentent en réalité de très faibles niveaux d'hybridation (ne leur permettant pas d'autonomie en mode tout électrique), en introduisant un critère d'éligibilité technique basé sur la puissance maximum***

**sur 30 minutes du moteur électrique, avec un seuil à 10 kW.**

Les achats de véhicules thermiques dont les émissions sont supérieures à 60 gCO<sub>2</sub>/km (éligibles en 2014 à une aide de 150 €) ne sont plus éligibles et l'aide destinée aux véhicules hybrides émettant de 61 à 110 gCO<sub>2</sub>/km est réduite à 2 000 €, dans la limite de 5 % du coût d'acquisition (contre 3 300 € dans la limite de 8,25 % du coût d'acquisition en 2014).

Pour l'ensemble des pollueurs potentiels, l'incitation financière prime et c'est là que peut se trouver le problème.

**1.2.2 Freins**

Les réticences sont d'ordre financier.

La Cour des Comptes fait valoir que pour compenser l'insuffisance des recettes du malus et donc de la contribution versée par le CAS à l'ASP, un versement complémentaire de 80 M€ a été réalisé depuis le budget général au profit de l'ASP, dont une partie seulement a été autorisée en LFI.

Si cette contribution du budget général n'est pas irrégulière, **elle apparaît cependant contraire au principe d'autofinancement du dispositif.**

En 2012, le budget général avait également été sollicité pour équilibrer le dispositif. Mais le contexte de 2013 est différent et plus préoccupant.

La subvention du budget général n'a pas été rendue nécessaire par les erreurs de prévision ; elle s'explique par le choix initial de retenir des barèmes de bonus et malus pour 2013 qui rendaient incertain l'équilibre du dispositif.

Par ailleurs, le fait que cette contribution ait été versée directement à l'ASP et non au CAS apparaît contraire à l'esprit de l'article 21 de la LOLF.

Cour des comptes : ANALYSE DE L'EXECUTION DU BUDGET DE L'ETAT PAR MISSION ET PROGRAMME EXERCICE 2013 COMPTE D'AFFECTATION SPECIALE AIDE A L'ACQUISITION DE VEHICULES PROPRES

COMPTE D'AFFECTATION SPECIALE (CAS)

Avances au fonds d'aide à l'acquisition de véhicules propres

Programme 791-Contribution au financement de l'attribution d'aides à l'acquisition de véhicules propres

Programme 792 - Contribution au financement de l'attribution d'aides au retrait de véhicules polluants

**1.2.3 Obstacles**

Les bonus et super bonus du décret n° 2007 – 183 du 26 décembre 2007 modifié, n'ont pas fait l'objet de recours, avant son abrogation par le Décret n° 2014-1672 du 30 décembre 2014 instituant une aide à l'acquisition et à la location des véhicules peu polluants

Le Décret n° 2014-1672 du 30 décembre 2014 n'a pas fait, à notre connaissance, l'objet de recours.

**1.3 PROPOSITION D'EVENTUELLES MODIFICATIONS**

La mesure est faisable.

Elle est réalisable sur la base des propositions actuelles.

Tout au plus dans un domaine connexe, celui du rechargement des véhicules électriques, le rapport sur la « Standardisation pour les véhicules routiers et les infrastructures associées » du

CEN/CENELEC publié en octobre 2011 contient un certain nombre de recommandations mais ne présente pas de consensus pour le choix d'une interface standard unique ; cette lacune devrait être comblée.

***Les textes n'étant pas contestés et les mesures proposées ne semblent pas présenter d'obstacle juridique, il ne sera pas fait de proposition spécifique, à l'exception de la recherche d'une plus grande rigueur budgétaire concernant le mécanisme de bonus-malus.***

## 2 TR6<sub>MA</sub> – RENOUELEMENT EN VEHICULES PROPRES D'UNE PART DES VEHICULES DES FLOTTES PUBLIQUES

### 2.1 IDENTIFICATION DES TEXTES LEGISLATIFS ET REGLEMENTAIRES, LOCAUX, NATIONAUX ET COMMUNAUTAIRES APPLICABLES AUX MESURES

#### 2.1.1 Textes nationaux

Les véhicules concernés, aux termes de l'article R311-1 du Code de la route sont les suivants :

\* Les Véhicules de catégorie M : véhicules à moteur conçus et construits pour le transport de personnes et ayant au moins quatre roues :

1. 1. Véhicule de catégorie M1 : véhicule conçu et construit pour le transport de personnes et comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises au maximum ;

1. 4. Voiture particulière : véhicule de catégorie M1 ne répondant pas à la définition du véhicule de la catégorie L6e ou L7e et ayant un poids total autorisé en charge inférieur ou égal à 3, 5 tonnes ;

\*. Véhicule d'intérêt général : véhicule d'intérêt général prioritaire ou bénéficiant de facilités de passage ;

-. Véhicule d'intérêt général prioritaire : véhicule des services de police, de gendarmerie, des douanes, de lutte contre l'incendie, d'intervention des unités mobiles hospitalières ou, à la demande du service d'aide médicale urgente, affecté exclusivement à l'intervention de ces unités et du ministère de la justice affecté au transport des détenus ou au rétablissement de l'ordre dans les établissements pénitentiaires ;

- Véhicule d'intérêt général bénéficiant de facilités de passage : ambulance de transport sanitaire, véhicule d'intervention d'Electricité de France et de Gaz de France, du service de la surveillance de la Société nationale des chemins de fer français, de transports de fonds de la Banque de France, des associations médicales concourant à la permanence des soins, des médecins lorsqu'ils participent à la garde départementale, de transports de produits sanguins et d'organes humains, engin de service hivernal et, sur autoroutes ou routes à deux chaussées séparées, véhicule d'intervention des services gestionnaires de ces voies ;

**L'article L. 224-6, nouveau, du code de l'environnement prévoit un nouvel objectif contraignant d'acquisition ou d'utilisation de véhicules propres lors du renouvellement de parcs de véhicules dont le PTAC est inférieur à 3,5 tonnes :**

- un minimum de **50 % pour l'État et ses établissements publics** ;

- un minimum de **20 % pour les collectivités territoriales et leurs groupements, ainsi que pour les entreprises nationales** (pour leurs activités n'appartenant pas au secteur concurrentiel).

L'entrée en vigueur de cette obligation est fixée au 1<sup>er</sup> janvier 2016.

## 2.1.2 Textes communautaires

Directive 1999/62/ CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 1999.

Sur la base de cette Directive, depuis le 1er septembre 2014, les nouvelles homologations de véhicules particuliers neufs provenant des États membres de l'Union européenne sont soumises à la norme Euro 6 qui fixe notamment de nouveaux plafonds d'émissions pour les oxydes d'azote (NOx) émis par les véhicules diesel.

La norme Euro 5, entrée en vigueur en septembre 2009, avait fixé des limitations pour les véhicules diesels concernant les émissions de monoxyde de carbone (500 mg/km), les particules (5 mg/km), les oxydes d'azote (NOx)(180 mg/km), et les émissions combinées d'hydrocarbures et d'oxydes d'azote (230 mg/km).

La norme Euro 6, applicable depuis le 1er septembre 2014 pour les nouvelles homologations de véhicules particuliers, prendra effet dès le 1er septembre 2015 en ce qui concerne l'immatriculation et la vente de tous les véhicules particuliers neufs.

## 2.2 FIABILITE

### 2.2.1 Limites

L'État s'est, certes, inscrit dans une logique d'exemplarité en réorientant ses commandes de véhicules, via la circulaire n° 5620 du Premier ministre du 3 décembre 2012, avec un objectif d'au moins 25 % de véhicules électriques et hybrides, mais l'objectif d' avoir au moins 25 % de véhicules électriques et hybrides ne tient pas compte des autres motorisations propres, contrairement aux obligations des objectifs contraignants de la dernière version du Code de l'Environnement.

Les obligations de l'article L. 224-6, nouveau, du code de l'environnement ne sont, toujours, pas applicable « aux véhicules utilisés pour les missions opérationnelles, notamment ceux de la défense nationale, de la police, de la gendarmerie et de la sécurité civile, les ambulances ainsi que les véhicules d'intervention et d'exploitation routière ».

L'entrée en vigueur de cette obligation est fixée au 1er janvier 2016, « sauf pour les zones non interconnectées au réseau métropolitain continental d'électricité », pour lesquelles cette date sera fixée par la programmation pluriannuelle de l'énergie, « en fonction des capacités du système électrique ».

### 2.2.2 Freins

Une question subsidiaire se pose au niveau des bornes de recharge.

**L'article 57 de la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement, dite loi « Grenelle II »** confie aux communes ainsi qu'à leurs groupements la compétence du déploiement et de l'entretien des infrastructures de recharge nécessaires à l'usage des VE et VHR, en cas de carence de l'initiative privée sur ce champ d'activité (« offre inexistante, insuffisante ou inadéquate »).

Les communes prennent la responsabilité du déploiement de l'infrastructure de charge, en raison du fort impact sur la voirie et les places de parking.

**Le décret n° 2011-873 du 25 juillet 2011 relatif aux installations dédiées à la recharge des véhicules électriques ou hybrides rechargeables dans les bâtiments et aux infrastructures pour le stationnement sécurisé des vélos**, pris en application de l'article 57 de la loi Grenelle II, prévoit la mise en place de prises de recharge pour les véhicules électriques dans toutes les constructions d'immeubles à usage de bureaux ou d'habitation de plus de deux logements et prévoyant un parking clos.

Tout locataire ou propriétaire résidant dans un immeuble collectif dispose d'un « droit à la prise » lui permettant d'installer à ses frais une infrastructure de recharge pour son véhicule électrique. Le syndic a l'obligation d'inscrire à l'ordre du jour une demande d'installation de borne de recharge et



ne peut s'y opposer sans motif légitime et sérieux. L'installation doit intégrer un système de mesure permettant une facturation individuelle des consommations.

**L'arrêté du 20 février 2012 relatif à l'application des articles R. 111-14-2 à R. 111-14-5 du code de la construction et de l'habitation** concrétise les dispositions prises dans le cadre de la loi Grenelle II, puis par décret le 25 juillet 2011. Il fixe les exigences relatives aux installations électriques permettant la recharge des véhicules électriques et hybrides rechargeables dans les parcs de stationnement des bâtiments collectifs d'habitations et de bureaux neufs. Les dispositions de cet arrêté sont applicables aux bâtiments ayant fait l'objet d'une demande de permis de construire déposée à partir du 1er juillet 2012.

Tous les bâtiments neufs résidentiels ou de bureau équipés de places de stationnement individuelles couvertes ou d'accès sécurisé devront être dotés « des gaines techniques, câblages et dispositifs de sécurité nécessaires à l'alimentation d'une prise de recharge pour véhicule électrique ou hybride rechargeable et permettant un comptage individuel ». Le dispositif, installé à partir du tableau général basse tension, devra pouvoir « desservir au moins 10 % des places destinées aux véhicules automobiles, avec un minimum d'une place ».

La loi n° 2014-877 du 4 août 2014 facilitant le déploiement d'un réseau d'infrastructures de recharge de véhicules électriques sur l'espace public, apporte un éclairage nouveau, elle permet d'accélérer le déploiement d'un réseau national de bornes de recharge pour véhicules électriques en exonérant de redevance l'opérateur (l'État ou une société privée) qui implantera des bornes de recharges électriques **dans le cadre d'un projet de dimension nationale**.

La dimension nationale du projet est caractérisée dès lors que celui-ci concerne le territoire d'au moins deux régions et que le nombre et la répartition des bornes à implanter assurent un aménagement équilibré des territoires concernés.

Cette mesure a été précisée par les **décrets n° 2014-1302 du 30 octobre 2014 et 2014-1313 du 31 octobre 2014**.

## 2.2.3 Obstacles

**L'article L. 2224-37 du code général des collectivités territoriales** prévoit que les communes peuvent créer et entretenir les infrastructures de recharge.

Elles peuvent transférer cette compétence aux établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière d'aménagement, de soutien aux actions de maîtrise de la demande d'énergie ou de réduction des émissions polluantes ou de gaz à effet de serre, aux autorités organisatrices d'un réseau public de distribution d'électricité ou aux autorités organisatrices des transports urbains (ou au Syndicat des transports d'Île-de-France).

Il s'agit d'une possibilité conforme au principe d'autonomie des collectivités territoriales.

Mais, la loi n° 2014-877 du 4 août 2014 autorise, également, l'État à implanter des infrastructures de recharge **sur le domaine public des collectivités territoriales**, soit directement, soit par le biais d'un ou plusieurs opérateurs nationaux, à condition que cette implantation s'inscrive dans le cadre d'un projet de dimension nationale : cette implantation est alors exemptée de paiement de la redevance d'occupation du domaine public des collectivités territoriales.

Jusqu'à cette loi, en vertu de l'article L. 2224-37 du code général des collectivités territoriales seules les communes étaient responsables de l'installation de ces réseaux d'infrastructures.

***Cette mesure est dérogatoire au principe des droits patrimoniaux des collectivités territoriales, mais elle fait l'objet d'une loi qui peut modifier ce principe.***

***En outre la mesure a, seulement, anticipé la directive européenne sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants de substitution, adoptée le 29 septembre 2014 par le Conseil de l'Union européenne, qui a pour objectif de réduire la dépendance du secteur des transports de l'Union européenne aux énergies fossiles. Directive dont la France est tenue, en tant qu'Etat membre de l'Union de réaliser les objectifs***

## 2.3 PROPOSITION D'EVENTUELLES MODIFICATIONS

La mesure est faisable.

Elle est réalisable sur la base des propositions actuelles.

Il n'y a pas, à l'exception de ce qui a été présenté ci-dessus, de blocage juridique particulier au niveau du renouvellement des flottes publiques en véhicules électriques et hybrides, sauf à respecter les clauses des marchés publics éventuels qui président à leur acquisition et notamment la transparence et l'égalité devant l'appel d'offre tant national qu'europpéen (s'il est requis).

**Subsidiairement, le projet de loi relatif à la transition énergétique pour la croissance verte** à pour objectif d'installer, d'ici à 2030, d'au moins sept millions de charge installés sur les places de stationnement des ensemble d'habitations et autres types de bâtiments, ou sur des places de stationnement accessibles au public.

Une révision du code des collectivités territoriales et du code de la construction et de l'habitation, apparaissent nécessaires afin de pouvoir opérer sur les biens patrimoniaux des collectivités territoriales et de doter les places de stationnement des habitations et des bâtiments publics des infrastructures nécessaires pour permettre la recharge des VE et des VHR<sup>1</sup>.

Type d'outil juridique à déployer : la loi TECV a été votée, elle doit maintenant être retranscrite par décrets. Pas de difficultés particulières à souligner.

---

<sup>1</sup> Suite aux réunions de concertation, le GART s'est fermement opposé à la proposition de révision du code des collectivités territoriales et du code de la construction et de l'habitation, visant à « pouvoir opérer sur les biens patrimoniaux des collectivités territoriales » et de « doter les places de stationnement (...) des bâtiments publics des infrastructures nécessaires pour permettre la recharge des VE et des VHR ». Le GART souligne que l'Etat ne doit pas empiéter sur la libre gestion de leur patrimoine par les collectivités. De manière générale, de nombreuses collectivités ont déjà mis en place un plan d'actions pour l'équipement de leur territoire et de leurs biens en bornes de recharge pour véhicules électriques et hybrides rechargeables. Tout plan national en la matière doit tenir compte de ces actions, et doit viser la mise en place d'une politique cohérente de développement d'un réseau de bornes de recharge à l'échelle du bassin de vie. Enfin, la contribution d'un employeur, telle qu'une collectivité, à la limitation des émissions de polluants atmosphériques de ses salariés ne passent pas nécessairement par la mise à disposition de bornes de recharge pour véhicules électriques ou hybrides rechargeables, mais passe aussi par l'incitation à de nouveaux usages : développement d'une flotte d'autopartage pour les salariés, développement du covoiturage pour les déplacements professionnels, ... .

### 3 TR7<sub>MA</sub> – RESTRICTION DE LA CIRCULATION EN CAS DE DEPASSEMENT DU SEUIL D'ALERTE DE POLLUTION EN ZONE URBAINE

#### 3.1 IDENTIFICATION DES TEXTES LEGISLATIFS ET REGLEMENTAIRES, LOCAUX, NATIONAUX ET COMMUNAUTAIRES APPLICABLES AUX MESURES

**Au titre des articles L.2213-1 à L.2213-6 du Code général des collectivités territoriales (CGCT),** le maire exerce la police de la circulation et du stationnement.

Il exerce son pouvoir de police sur les routes nationales, les routes départementales et les voies de communication à l'intérieur des agglomérations, sous réserve des pouvoirs dévolus au préfet de département sur les routes à grande circulation (art. L.2213-1 du CGCT).

Il est ainsi compétent pour prendre des mesures de restriction au principe de la liberté de circulation.

Il peut interdire, par arrêté motivé, à certaines heures l'accès de certaines voies de l'agglomération ou de certaines portions de voies ou réserver cet accès, à certaines heures, à diverses catégories d'usagers ou de véhicules (art. L.2213-2 du CGCT).

Subsidiairement, le Maire peut, également, par arrêté motivé, interdire l'accès de certaines voies aux véhicules de transport de matières dangereuses.

Sont concernés les véhicules visés par la directive européenne 82/501 du 24 juin 1982 relative aux risques d'accidents majeurs de certaines activités industrielles et de nature à compromettre la sécurité publique. Il s'agit de véhicules pouvant transporter des produits toxiques tels que l'ammoniac, le chlore, l'oxygène ou encore l'hydrogène. Cet arrêté d'interdiction de circulation doit également être motivé.

Le maire peut en outre, par arrêté motivé : imposer des vitesses inférieures aux vitesses maximales utilisées.

#### 3.2 FIABILITE

##### 3.2.1 Limites

Des conditions doivent obligatoirement être respectées par le maire pour limiter la libre circulation des véhicules au titre des articles L.2213-1 à L.2213-6 du Code général des collectivités territoriales.

L'arrêté de police doit être justifié par des nécessités liées à la circulation **et à la protection de l'environnement**.

**Cas particulier des poids lourds** : la restriction de circulation des poids lourds peut être justifiée par des préoccupations liées à la protection de l'environnement, notamment en vertu des articles L.220-1 et suivants du Code de l'environnement sur l'air et l'atmosphère<sup>2</sup>.

Les autorités compétentes en matière de police peuvent ainsi arrêter les mesures préventives, d'application temporaire ou permanente, destinées à réduire les émissions des sources de pollution atmosphérique (article L.222-6).

---

<sup>2</sup> Le GART a souligné l'incompréhension liée aux détails sur la réglementation applicable aux poids lourds : la mesure s'applique bien à l'ensemble des véhicules, les poids lourds faisant cependant déjà l'objet de certains dispositifs réglementaires en ce qui concerne les restrictions de circulation pour cause environnementale.

### 3.2.2 Freins

Les conditions à respecter pour édicter des mesures de limitation de circulation des poids lourds sont précises et doivent être respectées :

- L'arrêté de police doit être motivé,
- L'interdiction de circulation des poids lourds ne peut être prise que s'il existe des circonstances locales bien particulières,
- L'interdiction ne doit pas être générale et absolue,
- L'interdiction ne doit pas traiter de manière différente des usagers ou véhicules classés dans la même catégorie,
- Un itinéraire de déviation doit être proposé, sans détour excessif (une interdiction de circuler quasi-générale est possible dès lors qu'il existe un itinéraire de remplacement),
- L'accès des véhicules de livraison doit être permis.
- Ainsi, un arrêté interdisant la circulation de certains poids lourds sur une route nationale traversant une commune n'est pas illégal dès lors :
  - que l'interdiction n'est ni générale ni absolue,
  - qu'elle ne porte atteinte ni à la liberté du commerce et de l'industrie ni à la liberté de circulation,
  - et que sont prévus des itinéraires de contournement même payants ainsi que des exceptions pour certaines catégories de véhicules (CE 5 novembre 1980 n°10148).

Le maire exerce la police de circulation également sur les routes à grande circulation. Toutefois et conformément aux articles L.2213-1 alinéa 3 du CGCT et R.4118 du Code de la route, l'arrêté du maire doit être pris après avis du préfet.

Cependant cet avis ne lie pas le maire qui peut passer outre.

### 3.2.3 Obstacles

Lorsque le champ d'application de la mesure de police excède le territoire de la commune, le préfet est alors seul compétent pour prendre la mesure de restriction de circulation (art. L.2215-1 du CGCT). Une procédure de concertation entre les autorités est en générale mise en place, conformément aux dispositions générales du CGCT.

## 3.3 PROPOSITION D'EVENTUELLES MODIFICATIONS

Sous les réserves, énoncées ci-dessus, il n'y a pas de frein juridique à ces interdictions et donc de proposition d'éventuelles modifications.

## 4 TR<sub>8MA</sub> – PROMOTION DU DEVELOPPEMENT DES TRANSPORTS EN COMMUN URBAINS PROPRES

### 4.1 IDENTIFICATION DES TEXTES LEGISLATIFS ET REGLEMENTAIRES, LOCAUX, NATIONAUX ET COMMUNAUTAIRES APPLICABLES

#### 4.1.1 Textes nationaux

##### **Article L. 318-2 du code de la route**

L'article L. 318-2 précité crée une obligation contraignante en matière de véhicules sobres. Cette obligation **concerne également les collectivités territoriales et leurs groupements** et consiste en une obligation d'acquisition ou d'utilisation d'au moins 20 % de véhicules faiblement émetteurs lors du renouvellement de leur parc automobile.

##### **Article R311-1 du Code de la route**

Les véhicules concernés sont :

\* Les Véhicule de transport en commun : véhicule de catégorie M2 ou M3 ;

- . Véhicule de catégorie M2 : véhicule conçu et construit pour le transport de personnes, comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises et ayant un poids maximal inférieur ou égal à 5 tonnes ;

- . Véhicule de catégorie M3 : véhicule conçu et construit pour le transport de personnes, comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises et ayant un poids maximal supérieur à 5 tonnes ;

\*. Autobus : véhicule de transport en commun qui, par sa construction et son aménagement, est affecté au transport en commun de personnes et de leurs bagages ;

\* Autocar : autobus, répondant à des caractéristiques définies par arrêté du ministre chargé des transports, affecté au transport de personnes sur de longues distances et permettant le transport des occupants du véhicule principalement en places assises ;

\* Autobus articulé ou autocar articulé : autobus ou autocar composé d'au moins deux tronçons rigides reliés entre eux par des sections articulées, lesquelles permettent la libre circulation des voyageurs ; les sections rigides sont reliées de façon permanente et ne peuvent être disjointes que par une opération nécessitant des installations spécifiques ;

\* Véhicule de transport en commun d'enfants : véhicule de catégorie M2 ou M3 affecté à titre principal au transport de personnes de moins de dix-huit ans, quel que soit le motif du déplacement.

\* Véhicule affecté au transport d'enfants : véhicule comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises au maximum défini aux points 1.4 et 6.7 du présent article assurant un transport organisé à titre principal pour des personnes de moins de dix-huit ans, quel que soit le motif du déplacement.

Cette obligation ne vaut que pour les établissements gérant une flotte de plus de vingt véhicules et ne concerne que les véhicules dont le poids total autorisé en charge (PTAC) est inférieur à 3,5 tonnes.

Enfin, l'article L. 318-3 du code de la route prévoit que l'État, les établissements publics et les entreprises nationales ainsi que les collectivités territoriales et leurs groupements qui gèrent directement ou indirectement une flotte de plus de vingt véhicules à usage de transport public en commun de voyageurs, « utilisent des véhicules fonctionnant à l'aide de carburants dont le taux minimal d'oxygène a été relevé ».

Cette mesure s'applique dans les périmètres de transports urbains des agglomérations de plus de 100 000 habitants.

**Article 37 de la Loi de Transition Énergétique pour une Croissance Verte créant l'article L224-7 du code de l'environnement :**

L'Etat, ses établissements publics, les collectivités territoriales et leurs groupements ainsi que les entreprises nationales pour leurs activités n'appartenant pas au secteur concurrentiel, lorsqu'ils gèrent directement ou indirectement, pour des activités n'appartenant pas au secteur concurrentiel, un parc de plus de vingt véhicules automobiles dont le poids total autorisé en charge est inférieur à 3,5 tonnes, acquièrent ou utilisent lors du renouvellement du parc :

1° Pour l'Etat et ses établissements publics, dans la proportion minimale de 50 % de ce renouvellement, des véhicules à faibles émissions définis comme les véhicules électriques ou les véhicules de toutes motorisations et de toutes sources d'énergie produisant de faibles niveaux d'émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques, fixés en référence à des critères définis par décret ;

2° Pour les collectivités territoriales et leurs groupements ainsi que pour les entreprises nationales, dans la proportion minimale de 20 % de ce renouvellement, des véhicules définis au 1°.

Sans être inclus dans le champ des obligations définies aux 1° et 2°, les véhicules utilisés pour les missions opérationnelles, notamment ceux de la défense nationale, de la police, de la gendarmerie et de la sécurité civile ainsi que ceux nécessaires à l'exploitation des réseaux d'infrastructures et à la sécurité des transports terrestres et maritimes, peuvent contribuer à atteindre les objectifs définis aux mêmes 1° et 2° avec des solutions existantes adaptées aux spécificités de ces missions<sup>3</sup>.

#### 4.1.2 Textes communautaires

Depuis le 1<sup>er</sup> septembre 2014, les nouvelles homologations de véhicules particuliers neufs provenant des États membres de l'Union européenne sont soumises à la norme Euro 6 qui fixe notamment de valeurs limites d'émissions pour les oxydes d'azote (NOx) émis par les véhicules diesel.

## 4.2 PROPOSITION D'ÉVENTUELLES MODIFICATIONS

La mesure est faisable.

Elle est réalisable sur la base des propositions actuelles.

Sous ces réserves, Il n'y a pas de frein juridique et donc de proposition d'éventuelles modifications.

---

<sup>3</sup> Le document a été mis à jour suite au vote de la loi TECV et aux commentaires du GART sur cette actualisation.

## 5 TR<sub>9MA</sub> – AUGMENTATION DES TAXES SUR LES CARBURANTS

### 5.1 IDENTIFICATION DES TEXTES LEGISLATIFS ET REGLEMENTAIRES, LOCAUX, NATIONAUX ET COMMUNAUTAIRES APPLICABLES AUX MESURES

#### 5.1.1 Textes nationaux

##### **Article 265 du code des douanes : tableaux B et C.**

La taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE), reste la principale taxe perçue en France sur certains produits énergétiques, notamment ceux d'origine pétrolière. C'est un droit d'accise.

Elle succède à la TIP, mise en place par les lois du 16 et 30 mars 1928 qui organisent l'industrie du raffinage en France.

La TICPE s'applique à tout produit qui est destiné à être utilisé, qui est mis en vente ou qui est utilisé comme carburant pour moteur, comme additif ou en vue d'accroître le volume final des carburants pour moteur (à ce titre, elle s'applique à tous les biocarburants, mais avec un barème différent.

La contribution climat-énergie est entrée en vigueur 1er avril 2014.

Il s'agit d'une adaptation de la taxe intérieure sur les produits énergétiques qui introduit une assiette carbone, dans le droit d'accise.

La contribution a été intégrée à la taxe existante.

La TICPE est devenue une véritable « écotaxe », car elle permet d'internaliser les coûts environnementaux liés à l'usage du pétrole. Elle incite à réduire la consommation de pétrole et, ainsi, contribue à contenir l'effet de serre. Elle rend plus attractifs des modes de transports en commun ou doux (la marche, la bicyclette, etc.). Elle pousse fortement les constructeurs automobiles à proposer des véhicules économes en carburant, donc plus propres.

Deux dispositifs fiscaux incitatifs ont été mis en place :

- une exonération partielle de la taxe intérieure de consommation (TIC) sur les biocarburants ;
- les distributeurs (enseignes pétrolières, grandes surfaces et indépendants) qui mettent à la consommation des carburants contenant une proportion de biocarburants inférieure à un seuil minimal, doivent acquitter un prélèvement supplémentaire de la taxe générale sur les activités polluantes (TGAP).

Comme l'a indiqué le Gouvernement dans une réponse à une question écrite en date du 17 juin 2014, a été annoncé « lors de la conférence environnementale le lancement d'un nouvel appel d'offres pour la délivrance d'agrément d'unités de production de biocarburants pour des quantités à mettre à la consommation sur le territoire français.

Ces agréments d'une durée de 3 ans, 2 ans et 1 an ouvriront droit à une réduction de la TICPE avec des taux prévus à la baisse à partir de 2014. La poursuite jusqu'à fin 2015 de ce système d'agrément des unités de production de biocarburants permettra à cette filière d'atteindre une maturité industrielle en améliorant sa compétitivité. D'ici fin 2015, et non 2018 comme le prévoyaient initialement les textes européens, la réduction de TICPE pour les biocarburants de première génération sera supprimée. »



## 5.1.2 Textes locaux

Il y a autant de textes prévoyant des taux de taxation à la TICPE que de Régions.

Depuis 2005, la France a obtenu une dérogation de la part de l'Union européenne et opère une taxe intérieure de consommation sur les produits pétroliers régionalisée pour les supercarburants sans plomb (95 et 98) et le gazole.

Une partie de la TICPE est affectée au budget des régions.

Par ailleurs les régions peuvent majorer la TICPE dans certaines limites.

Toutes les régions ont, cependant, dès l'origine, optées pour la fiscalité maximale, sauf la Corse et la région Poitou-Charente.

## 5.1.3 Textes communautaires

**La directive 2003/96/CE du Conseil du 27 octobre 2003 « restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité ».**

La TICPE vise des produits dont la liste est commune à tous les États membres de l'Union européenne.

Cette directive prévoit la possibilité pour les États membres d'appliquer un taux d'accises réduit sur certaines huiles minérales qui contiennent des biocarburants et sur les biocarburants.

### **La directive 2009/28/CE**

La directive 2009/28/CE concernant la promotion des énergies renouvelables a été adoptée sous présidence française, dans le cadre du « paquet énergie climat » de décembre 2008 qui fixe un objectif de 20 % (23% pour la France) de la consommation finale d'énergie d'origine renouvelable à l'horizon 2020, dont 10 % dans le secteur des transports .

## 5.2 FIABILITE

### 5.2.1 Limites

Les produits utilisés pour le transport fluvial de marchandises ne sont pas concernés par la TICPE.

Un certain nombre de professions et activités bénéficient d'exonérations partielles ou totales :

- aviation (carburéacteur aéronautique (exonération totale),
- navigation y compris pour la pêche (à l'exclusion de la navigation de plaisance et de sport)
- taxis, dans toutes les régions
- certains commerçants offrant des services d'ambulance en milieu rural ;
- transport public (jusqu'à 40 000 litres de GPL ou gaz naturel) ;
- transport routier de voyageurs (15 000 litres par semestre et par autocar) ;

### 5.2.2 Freins

La TICPE ne pèse pas sur le charbon et l'électricité, elle pousse donc les consommateurs vers ces énergies).

La TICPE pèse aussi (bien qu'avec un taux plus faible) sur les biocarburants, alors qu'ils ne sont pas d'origine pétrolière ni ne participent, sur la totalité de leur cycle, à l'élévation du taux de CO<sub>2</sub>. La production d'agro carburants, est cependant, subventionnée par l'Union européenne.



### 5.3 PROPOSITION D'EVENTUELLES MODIFICATIONS

Depuis la loi de finances 2006, les régions perçoivent une part de la TICPE.

Elles ont également la faculté d'en moduler le taux dans une faible mesure, à la hausse ou à la baisse. La possibilité de modulation à la baisse était plus élevée pour l'essence que pour le gazole, cela a légèrement déjà réduit l'écart de fiscalité entre ces deux carburants.

Mieux que l'Etat, les nouvelles grandes Régions pourraient intervenir dans le rapport Essence Diesel : Les régions de production de véhicule diesel (Région parisienne) pourraient ne pas modifier ce rapport ou peu pour favoriser leurs industries. Les autres pourraient, au contraire le faire, pour éloigner les diesels polluants de leur territoire.

Il peut, donc, être envisagé d'augmenter sensiblement ces espaces de modulation, afin que la plupart des régions puisse réduire encore cet écart.

Des modifications au niveau législatif (code des collectivités territoriales) sont envisageables.

## 6 TC1<sub>MA</sub> – DEVELOPPEMENT DU TRANSPORT COMBINE

### 6.1 IDENTIFICATION DES TEXTES LEGISLATIFS ET REGLEMENTAIRES, LOCAUX, NATIONAUX ET COMMUNAUTAIRES APPLICABLES AUX MESURES

#### 6.1.1 Textes nationaux

Il n'existe pas en France de texte définissant l'entrepreneur de transport multimodal (ETM) alors qu'il existe une foison de textes concernant le commissionnaire de transport.

Il est vrai que lors de la rédaction du code de commerce en 1808 seul le commissionnaire était connu, sa refonte en 2008 n'a pas d'avantage intégré l'ETM.

Le transport multimodal pâtit à l'heure actuelle de l'absence d'un régime juridique harmonisé.

Il n'existe pas de régime de responsabilité uniforme.

#### 6.1.2 Textes communautaires et internationaux

Toutes les tentatives de définition de l'entrepreneur de transport multimodal (ETM en France, ou « intégrateur de fret » dans la terminologie européenne) ont échouées tant sur le plan communautaire, qu'international.

La Commission européenne (DG Mobilité & Transport) travaille sur les conditions d'amélioration du transport de marchandises en Europe, avec l'objectif de rééquilibrer la répartition entre les différents modes de transport grâce à une politique volontariste en faveur de l'intermodalité et de la promotion des transports ferroviaire, maritime et fluvial (notamment avec les programmes PACT puis Marco Polo)

D'après les études menées, la question de la responsabilité de l'« intégrateur de fret » ou ETM demeurerait l'une des principales barrières au développement de l'intermodalité en Europe.

Elle peut avoir des effets pervers, tels que la préférence pour des modes de transports qui ont des niveaux d'indemnisation élevés (par exemple les transports routiers et ferroviaires) au détriment du recours au transport maritime à courte distance et à la navigation intérieure dont les niveaux d'indemnisation sont moindres, alors qu'ils sont réputés moins polluants.

Dans son Livre blanc en faveur d'un système de transport compétitif et économe en ressources : intitulé : « Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources », COM (2011) 144 du 28 mars 2011, la Commission européenne souligne que l'Europe a besoin d'un «réseau de base» composé de corridors destiné au transport de grands volumes consolidés de marchandises.

Par une large utilisation de modes de transports plus efficaces au sein de combinaisons multimodales et par la mise en œuvre de technologies avancées et d'infrastructures d'approvisionnement en combustibles propres, ce réseau de base offrirait des niveaux d'émission réduits de CO<sub>2</sub>.

La Commission envisage notamment de faire en sorte que les régimes de responsabilité favorisent le développement du rail, de la navigation intérieure et du transport intermodal.

## 6.2 FIABILITE

### 6.2.1 Limites

Les tentatives d'harmonisation de la responsabilité de l'ETM ont toujours échoué. Ces échecs tiennent au particularisme de la technique multimodale qui consiste à combiner, pour un même envoi, l'utilisation de modes de transport différents,

Il n'existe donc pas d'homogénéité dans la profession d'ETM, notamment sur le plan des régimes de responsabilité auquel est susceptible d'être soumis l'ETM en cas de perte, d'avarie ou de retard subi par la marchandise transportée.

Chaque mode de transport répond à un régime juridique propre, à des responsabilités spécifiques, à des conventions internationales modales.

### 6.2.2 Freins

Cette multiplicité de réglementations, selon le mode de transport mais également selon que le transport est interne ou international, nuit au développement du transport multimodal. Elle est en effet grande source d'insécurité juridique, l'ETM étant dans l'incapacité de prévoir les règles qui seront applicables pour déterminer sa responsabilité qui dépendront de la phase modale durant laquelle se sera produit l'incident.

### 6.2.3 Obstacles

Au plan pratique, cette activité est ainsi difficilement assurable car le risque est mal évalué. La recherche d'une réglementation matérielle uniforme se révèle donc nécessaire pour favoriser le transport combiné.

## 6.3 PROPOSITION D'EVENTUELLES MODIFICATIONS

Le transport multimodal pâtit à l'heure actuelle de l'absence d'un régime juridique harmonisé qui résulterait d'un compromis entre les différents acteurs (chargeurs, ETM, transporteurs effectifs) et qui garantirait la protection des intérêts des uns et des autres. Aucun des outils existants n'instaure un régime de responsabilité uniforme, lequel représente à la fois la solution la plus souhaitable, mais aussi la plus difficile à atteindre en raison des particularités propres à chaque mode de transport.

Devant de telles carences, le monde du commerce connaît depuis longtemps une tendance à l'élaboration de règles spontanées, par les praticiens eux-mêmes.

En droit des transports, l'importance des règles issues de la pratique (usages, coutumes, contrats-type, ou autre « lex mercatoria ») est ancienne.

Les règles ainsi élaborées sont plus adaptées aux besoins des opérateurs.

Elles ne sont cependant pas de même nature juridique que les instruments normatifs qui ont une valeur légale. L'instrument élaboré par la pratique n'a que la valeur d'un contrat, il ne sera applicable que sur le fondement de la volonté des parties au contrat de transport, qui auront ainsi exprimé leur choix.

Les conditions générales élaborées par les opérateurs eux-mêmes sont logiquement rédigées à l'avantage des ETM.

Elles s'inspirent de celles élaborées par les organisations professionnelles auxquelles appartiennent les ETM. En France, ce sont les « Conditions générales de vente régissant les opérations effectuées par les opérateurs de transport et/ ou de logistique de la Fédération des Entreprises de Transport et de Logistique de France » (TLF).

Ces conditions générales instaurent ainsi en faveur de l'ETM, un régime plus protecteur, comportant

de multiples stipulations lui permettant de se trouver exonéré en cas de dommage.

Ces clauses contractuelles trouvent application au stade pré-judiciaire lorsqu'un litige survient entre l'ETM et son client, mais leur efficacité est moindre dans la procédure judiciaire lorsqu'elles sont soumises à l'appréciation du Juge, notamment français, les pays de Common Law ont, souvent une appréciation plus favorable de la Lex Mercatoria, ne serait-ce qu'en vertu du culte du précédent.

Les stipulations que contiennent ces conditions générales et en particulier les clauses limitatives ou exonératoires de responsabilité sont souvent contraires à des règles impératives du Droit français régissant le contrat de transport.

La question de l'opposabilité de ces conditions générales au cocontractant devient alors prioritaire.

En transport routier, la France a su trouver une solution de compromis reprise par certaines législations européennes, issues du Droit Romain: des contrats types annexés à des décrets qui codifient les usages techniques, avec leurs conséquences en matière de responsabilité.

Ces contrats types sont supplétifs, les parties peuvent convenir d'autres dispositions, mais ne le font que très rarement pour de très gros contrats.

Ils sont annexés à des décrets, ce qui leur donne progressivement valeur réglementaire, la majeure partie de la Doctrine se range à cette analyse.

La mise en place d'une législation et d'une réglementation française qui reprendrait l'essentiel de ces principes favoriserait le transport combiné et pourrait s'imposer, comme modèle, à l'Union Européenne.

## 7 TC2<sub>MA</sub> – AMELIORATION OU CREATION DE VOIES NAVIGABLES NOUVELLES

### 7.1 TEXTE NATIONAL DU PROJET

Selon le projet reconfiguré, le canal de 106 kilomètres entre Compiègne dans l'Oise et Cambrai dans le Nord doit permettre le transit de fret à grand gabarit, d'une longueur de 185 m et d'un volume de 4.400 tonnes, depuis Le Havre jusqu'à Dunkerque et au Benelux.

Les travaux doivent commencer en 2017 pour une mise en service en 2023, selon les dernières déclarations de fin septembre 2014 du 1<sup>er</sup> ministre.

Ce projet contribue "à la transition énergétique, en permettant le report modal vers un mode écologique (une péniche de 1.500 à 3.000 tonnes émet 3 fois moins de CO<sub>2</sub> qu'un camion)".

S'il n'existe pas de blocage juridique à proprement parler, les problèmes juridiques (organisationnels et européens) sont cependant multiples, sans parler des problèmes fonciers et d'expropriations éventuelles. Il est encore trop tôt, en l'état actuel de nos connaissances d'en dresser autre chose qu'un aperçu général.

### 7.2 PROBLEMES ORGANISATIONNELS

#### 7.2.1 Rapports Etat Collectivités locales

Le financement des opérations d'accompagnement de ce projet sur les bassins de la Seine, de l'Oise et du Nord-Pas de Calais devrait être poursuivi dans le cadre du contrat de plan Etat – régions (CPER) 2014-2020 qui définit la transition écologique et énergétique comme l'une de ses 5 priorités.

Une intégration du Canal Seine-Nord dans les schémas régionaux en faveur des énergies renouvelables, tant dans le champ de l'hydro-électrique que dans ceux de l'éolien et du solaire ne peut se concevoir sans un partenariat étroit avec les collectivités territoriales concernées. Il conviendra de définir la nature juridique exacte de ce partenariat.

#### 7.2.2 Partenariat Public Privé

Le partenariat public privé (PPP) permettrait de bénéficier de plus de financements européens

Le recours à la « maîtrise d'ouvrage publique » n'est pas écarté, elle doit, cependant, être compatible avec le code des marchés, bien souvent oublié.

Toute reconfiguration implique, cependant, une modification de la déclaration d'utilité publique et peut être, en fonction de son originalité novatrice, du code de l'environnement. Il est encore trop tôt pour en connaître tous les éléments.

Les démarches réglementaires nécessaires à ces évolutions devraient donc être entreprises dès qu'ils seront connus.

Dans sa lettre de mission en novembre dernier, le Premier ministre a demandé de préfigurer "une démarche Grand chantier" du canal Seine-Nord à l'instar du Tunnel sous la Manche.

Les premiers actionnaires du tunnel sous la Manche gardent un souvenir amer de ce type de démarche.

## 7.3 FINANCEMENTS

### 7.3.1 Financements européens

La Commission européenne doit rendre sa première décision en juillet 2015. L'Etat financerait le projet à hauteur de 22 %, à parité avec les collectivités (régions Nord-Pas de Calais, Picardie et Ile de France et départements de l'Oise, du Nord, du Pas-de Calais et de la Somme), soit 1 milliard d'euros chacun.

Prévu à l'origine à 6,22 %, l'engagement européen passerait à 40 % du coût des travaux soit 1,8 milliard d'euros, précise le député.

### 7.3.2 Financements français

Les 700 millions d'euros restants seraient financés par un emprunt de « la société de projet en charge de la construction du canal », prévue par la loi Macron.

Cet établissement public devrait être « mis en place début 2016 ».

La société pourrait être dotée de recettes dédiées incitatives au report modal. Ce qui permettrait de rembourser pour partie son emprunt.

## 7.4 FIABILITE

### 7.4.1 Limites

Il a été envisagé de s'appuyer sur le Décret n° 2013-1167 du 14 décembre 2013 relatif aux conditions de la modulation des péages en application de l'article L. 119-7 du code de la voirie routière pour tenter de faire financer par la route le canal en taxant les véhicules qui continueraient à emprunter les routes parallèles au Canal.

Une autre piste de remboursement vise le foncier. Un prélèvement sur les surfaces d'entrepôts, situés le long du canal, pourrait être appliqué par la société, en Nord-Pas de Calais Picardie, avec des systèmes d'abattement si l'entrepôt utilise le ferroviaire ou le fluvial.

### 7.4.2 Freins

Ces possibilités non encore exprimées dans les textes devront être examinées au regard de leur adéquation avec le droit, lorsque ces projets seront finalisés.

Subsidiairement, la question de l'énergie se pose également dans la propulsion des péniches. La Commission européenne "encourage notamment le recours au gaz naturel liquéfié". Le Canal sera relié à un terminal méthanier, celui de Dunkerque : Dunkerque LNG.

## 7.5 PROPOSITION D'EVENTUELLES MODIFICATIONS

Le projet est juridiquement faisable.

Le projet est original, tout doit y être créé. Il mérite une longue étude juridique de tous ses impacts (partenariat public privé, maîtrise d'ouvrage, marchés publics, droit de propriété, droit foncier, etc.).

Il n'est pas possible de préconiser des modifications dans le cadre restreint de cette étude.

Les comparaisons avec d'autres sociétés de projet permettent cependant une première approche : Société du Grand Paris, société BBT du Tunnel du Brenner etc.

## 8 TR10<sub>MA</sub> – LIMITATION DE L'ACCES DE CERTAINS CENTRES VILLES AUX VEHICULES LES PLUS POLLUANTS

### 8.1 IDENTIFICATION DES TEXTES LEGISLATIFS ET REGLEMENTAIRES, LOCAUX, NATIONAUX ET COMMUNAUTAIRES APPLICABLES AUX MESURES

#### 8.1.1 Textes Nationaux

##### **Articles L.2213-1 à L.2213-6 du Code général des collectivités territoriales (CGCT)**

Au titre des articles précités, le maire, ou le président d'EPCI à fiscalité propre, en cas de transfert du pouvoir de police de la circulation et du stationnement, exerce ce pouvoir sur toutes les voies en agglomération et sur les voies du domaine public routier communal hors agglomération<sup>4</sup>.

Lorsque le champ d'application de la mesure de police excède le territoire de la commune, le préfet est alors seul compétent pour prendre la mesure de restriction de circulation (art. L.2215-1 du CGCT). Une procédure de concertation entre les autorités sera mise en place.

Subsidiairement, le maire exerce la police de circulation également sur les routes à grande circulation traversant sa commune. Toutefois et conformément aux articles L.2213-1 alinéa 3 du CGCT et R.4118 du Code de la route, l'arrêté du maire doit être pris après avis du préfet. Cependant cet avis ne lie pas le maire qui peut passer outre.

Notamment, le Maire peut, par arrêté motivé, interdire l'accès de certaines voies aux véhicules de transport de matières dangereuses.

Sont concernés les véhicules visés par la directive européenne 82/501 du 24 juin 1982 relative aux risques d'accidents majeurs de certaines activités industrielles et de nature à compromettre la sécurité publique. Il s'agit de véhicules pouvant transporter des produits toxiques tels que l'ammoniac, le chlore, l'oxygène ou encore l'hydrogène.

Cet arrêté d'interdiction de circulation doit également être motivé.

##### **Articles L.220-1 et suivants du Code de l'environnement**

La restriction de circulation peut être justifiée par des préoccupations liées à la protection de l'environnement : les autorités compétentes en matière de police peuvent ainsi arrêter les mesures préventives, d'application temporaire ou permanente, destinées à réduire les émissions des sources de pollution atmosphérique (article L.222-6).

#### 8.1.2 Jurisprudence

Les décisions de Jurisprudence concernent par nature des faits anciens, où l'environnement était pris dans chacune de ses composantes.

Le maire peut par arrêté motivé :

- interdire la circulation des poids lourds de plus de 5 tonnes, entre 12 h et 14 h, du lundi au vendredi afin de garantir la tranquillité publique et la sécurité et la commodité du passage sur la voie publique (CE 27 septembre 1991 n°71447),
- interdire la circulation des véhicules de 3,5 tonnes et plus, dans plusieurs rues de la commune, leurs caractéristiques ne correspondant plus aux exigences actuelles en matière

<sup>4</sup> Ce paragraphe a été modifié suite aux commentaires du GART afin de mieux reprendre le texte réglementaire.

de circulation des poids lourds ainsi que par souci d'assurer la sécurité des usagers et des riverains (CE 19 février 2003 n°232245),

- interdire la circulation de poids lourds, particulièrement bruyants, de plus de 3,5 tonnes sur une 1ère voie communale et de plus de 5,5 tonnes sur une 2nde, pour préserver la sécurité et la tranquillité (CAA Bordeaux 3 février 2009 n°07BX02660).

Cet arrêt est intéressant dans la mesure où il permet au Maire de spécialiser ses mesures d'interdiction, à certaines zones géographiques.

Subsidiairement, un arrêté interdisant la circulation de certains poids lourds sur une route nationale traversant une commune n'est pas illégal dès lors :

- que l'interdiction n'est ni générale, ni absolue,
- qu'elle ne porte atteinte ni à la liberté du commerce et de l'industrie, ni à la liberté de circulation,
- et que sont prévus des itinéraires de contournement même payants ainsi que des exceptions pour certaines catégories de véhicules (CE 5 novembre 1980 n°10148).

## 8.2 FIABILITE

### 8.2.1 Limites

- L'interdiction de circulation ne peut être prise que s'il existe des circonstances locales bien particulières,

- L'interdiction ne doit pas être générale et absolue,

- L'interdiction ne doit pas traiter de manière différente des usagers ou véhicules classés dans la même catégorie.

Subsidiairement : la loi Grenelle II prévoyait la possibilité d'expérimentation de ZAPA pour les agglomérations de plus de 100 000 ou 300 000 habitants.

La loi sur la transition énergétique (LTE-CV) n'était pas encore publiée au jour de cette étude, mais ses ZCR ne sont autres que les anciennes ZAPA de la loi Grenelle II.

### 8.2.2 Freins

#### Exemple de Paris :

Pour la troisième fois la circulation alternée a été mise en place à Paris le 23 mars 2015 après avoir été mise en place en **1997**, lors d'un pic d'ozone, et en **mars 2014** pour une pollution persistante aux particules.

La décision a été, cependant, soumise à l'aval de l'Etat par l'intermédiaire du Préfet de Police de Paris qui, comme tout Préfet, représente également, en l'occurrence, à Paris le Ministère de l'Environnement. L'accord entre le Ministère de l'Environnement et la Mairie de Paris n'a pas été obtenu facilement.

### 8.2.3 Obstacles

- La gratuité des transports en commun a été accordée.

- La gratuité des locations de courte durée pour le service Vélib'.

- La gratuité de la première heure d'utilisation du service Autolib' pour les abonnés au service.



Il faudra compenser les pertes subies.

Mais aucun recours juridique n'a été, à notre connaissance, introduit contre ces décisions qui représentent pourtant un manque à gagner, pour la RATP et les autres intervenants des transports, que la collectivité devra combler.

### 8.3 PROPOSITION D'EVENTUELLES MODIFICATIONS

Le projet est juridiquement faisable.

Il convient cependant d'analyser de la gestion des verrous juridiques, réglementaires et organisationnels dans le processus de mise en œuvre :

- répartition des rôles entre les différents acteurs,
- prise en compte des parties prenantes,
- organisation du débat avec le public,  
articulation avec les différents plans d'actions locaux/nationaux (SRCAE, PPA, SCOT, PDU, PREPA...).



# **MESURES RELATIVES AUX INSTALLATIONS DE COMBUSTION, AUX PROCÉDES INDUSTRIELS ET AUX BATIMENTS**

## 9 SOURCES DOCUMENTAIRES GENERALES CONSULTEES

Les sources consultées sont essentiellement des sites de référence comme :

- AIDA INERIS (réglementation ICPE industrielle et agricole, transposition de la directive IED, réglementation thermique),
- ADEME / CSTB / Ministère en Charge de l'Environnement sur la réglementation thermique des bâtiments existants,
- MEEM (points de réglementations, Mardis de la DGPR),

Sur Internet, de la bibliographie a également pu être exploitée (liste non exhaustive) :

- Charte de qualité flamme verte, appareils de chauffage indépendants au bois, ADEME et Syndicat des énergies renouvelables, 2014,
- Projet de Loi et étude d'impact du projet de loi relatif à la transition énergétique pour la croissance verte,
- « Bricolage dans votre logement, attention à l'amiante », Ministère en Charge de l'Environnement, 2011),
- « Tableau des principales obligations des propriétaires d'immeubles bâtis en matière de repérage de l'amiante », METL/MEDDE, août 2013,
- Guide « aides financières 2015 pour les travaux de rénovation énergétique des logements existants », ADEME, Agence Nationale de l'Habitat, agence Nationale pour l'Information sur le Logement, janvier 2015,
- « Construire sa maison avec la RT 2012 », ADEME et Ministères en charge de l'Environnement et du Logement, février 2015,
- Recommandations relatives à la rédaction du décret organisant l'obligation de travaux de rénovation énergétique dans le parc tertiaire entre 2012 et 2020, Maurice Gauchot et Christian Béaur, CBRE, novembre 2011.
- Réglementation sur les épandages en agriculture – chapitre 8, partie d'un document sans date faisant référence à des sites reconnus,
- Intérêts sur le plan zootechnique et environnemental des aliments pour porc charcutier à teneur élevée en énergie respectant ou non les recommandations du CORPEN, *Didier GAUDRÉ, Pascal LEVASSEUR*, Journées Recherche Porcine, 2004, (doc 36, 243-250),
- Couverture des fosses à lisier, GIE élevages de Bretagne, 2014,
- « J'évacue les lisiers à l'aide d'un racleur en V », fiches actions AEI, Chambres d'Agriculture de Bretagne, juin 2012,
- Etat, perspectives et enjeux du marché des engrais, Ministère de l'Alimentation, de l'Agriculture et de la Pêche, janvier 2010,

## 10 COMPLEMENTS POUR LA MESURE PROC-IC1

Les textes analysés pour la mesure PROC-IC1 (arrêté du 26 août 2013 pour les installations de combustion de puissance supérieure à 50 MW) sont les suivants :

Annexe V de la Directive n°2010/75/UE du 24 novembre 2010 : Dispositions applicables aux installations de combustion

Partie 2 : valeurs limites d'émission pour les installations de combustion visées à l'article 30, paragraphe 2

Article 10 selon l'arrêté du 26 août 2013 pour les installations de combustion d'une puissance > ou = à 20 MW (2910 et 2931) :

Article 11 selon l'arrêté du 26 août 2013 pour les installations de combustion d'une puissance > ou = à 20 MW (2910 et 2931) :

Article 12 selon l'arrêté du 26 août 2013 pour les installations de combustion d'une puissance > ou = à 20 MW (2910 et 2931) :

Article 12 selon l'arrêté du 26 août 2013 pour les installations de combustion d'une puissance > ou = à 20 MW (2910 et 2931 - extrait) :

Article 8 de l'arrêté du 11/08/99 relatif à la réduction des émissions polluantes des moteurs et turbines à combustion ainsi que des chaudières utilisées en postcombustion soumis à autorisation sous la rubrique 2910 de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement – texte abrogé à compter du 1er janvier 2016

Article 9 de l'arrêté du 11/08/99 relatif à la réduction des émissions polluantes des moteurs et turbines à combustion ainsi que des chaudières utilisées en postcombustion soumis à autorisation sous la rubrique 2910 de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement – texte abrogé à compter du 1er janvier 2016

Article 11 de l'arrêté du 11/08/99 relatif à la réduction des émissions polluantes des moteurs et turbines à combustion ainsi que des chaudières utilisées en postcombustion soumis à autorisation sous la rubrique 2910 de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement – texte abrogé à compter du 1er janvier 2016

Article 9 de l'arrêté du 30/07/03 relatif aux chaudières présentes dans des installations existantes de combustion d'une puissance supérieure à 20 MWth – texte abrogé à compter du 1er janvier 2016

Article 10 de l'arrêté du 30/07/03 relatif aux chaudières présentes dans des installations existantes de combustion d'une puissance supérieure à 20 MWth (extrait) – texte abrogé à compter du 1er janvier 2016

## 11 COMPLEMENTS POUR PROC-IC2, PROC-IC3 ET PROC-IC5

Les textes analysés pour les mesures PROC-IC2, PROC-IC3 et PROC-IC5 (Décret du 2 mai 2013 portant transposition des dispositions générales et du chapitre II de la directive européennes IED, Arrêté du 02/02/201998 et arrêté du 26 août 2013 pour les installations de combustion de puissance supérieure à 50 MW) sont les suivants :

Directive IED pour les procédés industriels énergétiques et arrêté du 02/02/98 pour le raffinage de pétrole

ANNEXE VI partie 4 point 2 : Dispositions spéciales pour les fours à ciment coïncinérant des déchets

ANNEXE VI Partie 7 - Valeurs limites moyennes d'émission pour les installations de combustion à foyer mixte des raffineries (extraits)

Autres textes (pour les raffineries : arrêté du 2 février 1998 modifié ; pour l'industrie du verre et de la fibre minérale : arrêté du 12/03/03 ; pour les cimenteries : arrêté du 03/05/93).

Article 30 point 3 de l'arrêté du 2 février 1998 modifié pour les plates-formes de raffinage de pétrole (extrait)

Article 44 de l'arrêté du 12 mars 2003 sur l'industrie du verre et de la fibre minérale

Article 45 de l'arrêté du 12 mars 2003 sur l'industrie du verre et de la fibre minérale

Article 46 de l'arrêté du 12 mars 2003 sur l'industrie du verre et de la fibre minérale

Article 6 de l'arrêté du 3 mai 1993 sur les cimenteries

Certaines VLE exposées dans les arrêtés sectoriels sont plus anciennes que celles exposées dans la directive IED (cas de la verrerie (2003), des cimenteries (1993)) et dans des cas particuliers sont moins strictes que la directive. Une adaptation de certaines VLE à l'IED pourrait donc être nécessaire.

## 12 COMPLEMENTS POUR PROC-IC4

Les textes analysés pour la mesure PROC-IC4 (Arrêté du 26 août 2013 pour les installations de combustion de 20 à 50 MW et arrêté du 25 juillet 1997 modifié relatif aux prescriptions générales applicables aux installations classées soumises à déclaration sous la rubrique 2910) sont les suivants :

Arrêté du 25 juillet 1997 (extraits)

Article 6.2.4 de l'arrêté du 25 juillet 1997

Article 6.2.6 de l'arrêté du 25 juillet 1997

*Valeurs limites de rejet (turbines et moteurs)*

Article 6.2.7 de l'arrêté du 25 juillet 1997

*Valeurs limites de rejet (autres installations)*

Deux autres arrêtés encadrent la combustion au titre de la rubrique 2910 pour le biogaz, il s'agit de :

- l'arrêté du 08/12/11 relatif aux prescriptions générales applicables aux installations classées soumises à déclaration sous la rubrique n° 2910-C de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement (installations de combustion consommant exclusivement du biogaz produit par une seule installation de méthanisation soumise à déclaration sous la rubrique n° 2781-1),
- l'arrêté du 08/12/11 relatif aux prescriptions générales applicables aux installations relevant du régime de l'enregistrement au titre de la rubrique n° 2910-C de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement (installations de combustion consommant exclusivement du biogaz produit par une seule installation de méthanisation soumise à enregistrement sous la rubrique n° 2781-1)

Pour le biogaz utilisé comme combustible, l'arrêté d'enregistrement du 8 décembre 2011 (2910-C) pour des chaudières de puissance nominale supérieure à 0,1 MW (en rapport avec la méthanisation de 30 t à 60 t/j de matières traitées) donne une VLE pour le NO<sub>2</sub> de 100 mg/m<sup>3</sup> (à 3% d'O<sub>2</sub>) alors que dans l'arrêté du 26 août 2013 apparaissent des valeurs moins contraignantes pour des puissances situées entre 20 et 50 MW (200 à 300 mg/Nm<sup>3</sup>).

La comparaison par combustible n'a pas été réalisée pour le cas des turbines et les moteurs et la validité du type de remarque ci-dessus est donc à vérifier pour ces cas particuliers.

Cette remarque vaut aussi pour ce même biogaz dans le cas de la déclaration avec une valeur limite fixée à 150 mg/Nm<sup>3</sup> (cf. arrêté du 8 décembre 2011). Des VLE sont données pour ces deux textes pour NH<sub>3</sub> (20 mg/Nm<sup>3</sup>) et les COVNM (50 mg/Nm<sup>3</sup>).

L'arrêté d'enregistrement du 8 décembre 2011 (2910-C) n'est pas mis en référence réglementaire alors que la déclaration est prise en compte.

On notera aussi l'existence d'une circulaire sur les déchets de bois utilisés dans le cadre des chaudières (circulaire du 10 avril 2001) qui rappelle des VLE dont une pour les NO<sub>x</sub> de 200 mg/m<sup>3</sup> quand P > 20 MWth.

## 13 COMPLEMENTS POUR LES MESURES TENDANCIELLES ENERGIES-CLIMAT POUR LE SECTEUR RESIDENTIEL ET TERTIAIRE – RT1 A RT5

### Rappel des mesures :

RT1 : Crédit d'impôt développement durable (Pompes à chaleur, poêles et chaudières bois, systèmes solaires thermiques (ECS), éco-prêt à taux zéro)

RT2 : Eco- prêt logement social avec la caisse des dépôts et consignations (rénovation de logement social)

RT3 : RT 2012 (résidentiel et tertiaire – constructions neuves)

RT4 : Rythme de rénovation (chauffage et climatisation)

RT5 : Mix énergétique du chauffage urbain (biomasse prioritaire + gaz réseau) : mobilisation du fonds chaleur de l'ADEME pour le financement de réseaux de chauffage au bois énergie.

### Textes étudiés pour la mesure RT3 :

- n°2010-1269 du 26 octobre 2010 relatif aux caractéristiques thermiques et à la performance énergétique des constructions,
- n°2011-544 du 18 mai 2011 relatif aux attestations de prise en compte de la réglementation thermique et de réalisation d'une étude de faisabilité relative aux approvisionnements en énergie pour les bâtiments neufs ou les parties nouvelles de bâtiments,
- n°2012-1530 du 28 décembre 2012 relatif aux caractéristiques thermiques et à la performance énergétique des constructions de bâtiments.

### Arrêtés « exigences » de la RT 2012 :

- Arrêté du 11 décembre 2014 relatif aux caractéristiques thermiques et aux exigences de performance énergétique applicables aux bâtiments nouveaux et aux parties nouvelles de bâtiment de petite surface et diverses simplifications - Annexes,
- Arrêté du 19 décembre 2014 modifiant les modalités de validation d'une démarche qualité pour le contrôle de l'étanchéité à l'air par un constructeur de maisons individuelles ou de logements collectifs et relatif aux caractéristiques thermiques et aux exigences de performance énergétique applicables aux bâtiments collectifs nouveaux et aux parties nouvelles de bâtiment collectif,
- Arrêté du 26 octobre 2010 relatif aux caractéristiques thermiques et aux exigences de performance énergétique des bâtiments nouveaux et des parties nouvelles de bâtiments,
- Arrêté du 26 octobre 2010 relatif aux caractéristiques thermiques et aux exigences de performance énergétique des bâtiments nouveaux et des parties nouvelles de bâtiments (rectificatif),
- Arrêté du 28 décembre 2012 relatif aux caractéristiques thermiques et aux exigences de performance énergétique des bâtiments nouveaux et des parties nouvelles de bâtiments autres que ceux concernés par l'article 2 du décret du 26 octobre 2010 relatif aux caractéristiques thermiques et à la performance énergétique des constructions,
- Arrêté du 28 décembre 2012 relatif aux caractéristiques thermiques et aux exigences de performance énergétique des bâtiments nouveaux et des parties nouvelles de bâtiments autres que ceux concernés par l'article 2 du décret du 26 octobre 2010 relatif aux caractéristiques thermiques et à la performance énergétique des constructions (rectificatif)

### Arrêtés « méthode » de la RT 2012 :

- Note sur l'articulation des arrêtés « méthode »,

- Arrêté du 20 juillet 2011 portant approbation de la méthode de calcul Th-B-C-E prévue aux articles 4, 5 et 6 de l'arrêté du 26 octobre 2010 relatif aux caractéristiques thermiques et aux exigences de performance énergétique des bâtiments nouveaux et des parties nouvelles de bâtiments – Annexe,
- Arrêté du 16 avril 2013 modifiant l'annexe à l'arrêté du 20 juillet 2011 portant approbation de la méthode de calcul Th-B-C-E prévue aux articles 4, 5 et 6 de l'arrêté du 26 octobre 2010 relatif aux caractéristiques thermiques et aux exigences de performance énergétique des bâtiments nouveaux et des parties nouvelles de bâtiments et annexe,
- Arrêté du 30 avril 2013 portant approbation de la méthode de calcul Th-BCE 2012 prévue aux articles 4, 5 et 6 de l'arrêté du 26 octobre 2010 relatif aux caractéristiques thermiques et aux exigences de performance énergétique des bâtiments nouveaux et des parties nouvelles de bâtiments et annexe,

Arrêté attestations de prise en compte de la réglementation thermique

- Arrêté du 11 octobre 2011 relatif aux attestations de prise en compte de la réglementation thermique et de réalisation d'une étude de faisabilité relative aux approvisionnements en énergie pour les bâtiments neufs ou les parties nouvelles de bâtiments.

L'arrêté du 21 septembre 2007 relatif au DPE, cité comme obsolète, est en cours de réactualisation suite à l'entrée en vigueur de la RT2012. Pour des bâtiments construits selon l'ancienne norme RT2005, le DPE reste celui imposé par le texte de 2007. Pour les bâtiments construits selon la norme RT2012, le DPE correspond au récapitulatif standardisé d'étude thermique conçu lors du projet. La durée de validité d'un DPE est de 10 ans.

#### Mesure RT5

Le fonds chaleur géré par l'ADEME depuis 2009, participe au développement de la production renouvelable de chaleur. Il est destiné à l'habitat collectif, aux collectivités et aux entreprises. Selon l'ADEME, il repose sur :

- le choix d'un système de production ou de récupération adapté aux besoins et au contexte ;
- la définition d'un plan d'approvisionnement visant quantité et qualité (cas de la biomasse) ;
- le bon dimensionnement du projet d'un point de vue thermique et avec des équipements adaptés ;
- la réalisation de son analyse économique et financière ;
- l'évaluation de son impact environnemental et social.

L'ADEME conseille et finance ce fonds de chaleur. Dans le secteur des réseaux de chaleur, la méthanisation est aussi concernée.

## **14 COMPLEMENTS POUR LA MESURE RT8 POUR LE SECTEUR RESIDENTIEL**

La mesure RT 8 est une obligation de rénovation thermique lors des ravalements de façades et de toitures (projet de loi de transition énergétique).

Un point d'attention mérite d'être soulevé ; les travaux de rénovation peuvent occasionner la découverte d'amiante à divers endroits dans les constructions et les obligations réglementaires de désamiantage existantes sont contenues dans les textes suivants :

Article L.1334-12-1 du code de la santé publique

Articles R1334-14 à R1334-29 du code de la santé publique

Décret n° 2011-629 du 3 juin 2011 relatif à la protection de la population contre les risques sanitaires liés à une exposition à l'amiante dans les immeubles bâtis



Arrêté du 12 décembre 2012 relatif aux critères d'évaluation de l'état de conservation des matériaux et produits de la liste A contenant de l'amiante et au contenu du rapport de repérage

Arrêté du 12 décembre 2012 relatif aux critères d'évaluation de l'état de conservation des matériaux et produits de la liste B contenant de l'amiante et du risque de dégradation lié à l'environnement ainsi que le contenu du rapport de repérage

Arrêté du 21 décembre 2012 relatif aux recommandations générales de sécurité et au contenu de la fiche récapitulative du « dossier technique amiante »

Décret n° 2012-639 du 4 mai 2012 relatif aux risques d'exposition à l'amiante

Arrêté du 14 août 2012 relatif aux conditions de mesurage des niveaux d'empoussièrement, aux conditions de contrôle du respect de la valeur limite d'exposition professionnelle aux fibres d'amiante et aux conditions d'accréditation des organismes procédant à ces mesurages

Arrêté du 13 octobre 2009 modifiant l'arrêté du 22 février 2007 définissant les conditions de certification des entreprises réalisant des travaux de retrait ou de confinement de matériaux contenant de l'amiante

Arrêté du 22 février 2007 définissant les travaux de confinement et de retrait de matériaux non friables contenant de l'amiante, présentant des risques particuliers en vue de la certification des entreprises chargées de ces travaux

Arrêté du 22 février 2007 définissant les conditions de certification des entreprises réalisant les travaux de retrait ou de confinement de matériaux contenant de l'amiante

## 15 COMPLEMENTS POUR LES MESURES LIEES AUX EXIGENCES FLAMME VERTE – RT6, RT7

RT6 : Nouvelles exigences flamme verte / hypothèses basses

RT7 : Nouvelles exigences flamme verte / hypothèses hautes

Le principe de ces mesures est d'encadrer le taux de CO, de poussières issues des moyens de chauffage au bois ainsi que leur rendement.

Une charte Flamme Verte pour les appareils de chauffage indépendants au bois de 2014 a pour objectif de qualifier et d'identifier les foyers fermés/inserts, poêles et cuisinières de chauffage les plus performants énergétiquement et les plus respectueux de la qualité de l'air, disponibles sur le marché français, en vue de leur commercialisation et d'une information claire des consommateurs.

Cette charte s'applique aux inserts de cheminées, foyers fermés, poêles et cuisinières avec ou sans bouilleur fonctionnant au bois et respectant soit :

- Les normes européennes : NF EN 13229 (inserts), NF EN 13240 (poêles), NF EN 12815 (cuisinières domestiques), NF EN 14785 (poêles à granulés de bois), NF EN 15250 (poêles de masse),

- Un avis technique « Atec » délivré par le CSTB (Centre Scientifique et Technique du Bâtiment) permettant de déterminer les performances énergétiques et environnementales des appareils testés.

Ces normes s'appliquent aux appareils utilisant le bois et certains combustibles ligneux solides. Elles précisent les règles de sécurité, d'utilisation, les performances énergétiques et environnementales ainsi que les méthodes d'essais.

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2011, pour chaque appareil faisant l'objet de la labellisation Flamme Verte, un indice de performance environnementale est calculé (obtention d'étoiles).

L'indice I est calculé à partir des informations techniques suivantes : rendement énergétique et taux d'émissions de monoxyde de carbone (CO) dans les fumées.

Si le résultat de ce calcul de l'indice I est inférieur à 1, un second calcul est effectué incluant les émissions de particules fines. Ce second calcul est alors appelé Indice I'.

Le calcul de l'Indice I est effectué systématiquement pour tous les appareils, alors que le calcul de l'Indice I' est effectué pour les seuls appareils dont l'indice I les classes potentiellement en 5 étoiles. Au 1er janvier 2015, seul le calcul de l'Indice I' demeurera.

Enfin, l'achat d'un produit Flamme verte donne droit à des aides comme le crédit d'impôt à 30% et la TVA à 5,5%.

On ne note pas de besoin de levier juridique dans l'analyse de ces textes, mais on signale qu'il semble exister une ambiguïté potentielle quant à la conformité des appoints à un chauffage au bois avec la RT 2012.

Plus de détails sont disponibles ici : [http://conseils.xpair.com/actualite\\_experts/poeles-granules-buches-ambiguites-rt2012.htm](http://conseils.xpair.com/actualite_experts/poeles-granules-buches-ambiguites-rt2012.htm)

# **MESURES RELATIVES A L'AGRICULTURE**

## 16 SOURCES DOCUMENTAIRES GENERALES CONSULTEES

Les sources consultées sont essentiellement des sites de référence comme :

- Réglementation sur les épandages en agriculture – chapitre 8, partie d'un document sans date faisant référence à des sites reconnus,
- Intérêts sur le plan zootechnique et environnemental des aliments pour porc charcutier à teneur élevée en énergie respectant ou non les recommandations du CORPEN, *Didier GAUDRÉ, Pascal LEVASSEUR*, Journées Recherche Porcine, 2004, (doc **36**, 243-250),
- Couverture des fosses à lisier, GIE élevages de Bretagne, 2014,
- « J'évacue les lisiers à l'aide d'un racleur en V », fiches actions AEI, Chambres d'Agriculture de Bretagne, juin 2012,
- Etat, perspectives et enjeux du marché des engrais, Ministère de l'Alimentation, de l'Agriculture et de la Pêche, janvier 2010.

## 17 AGRI1<sub>MA</sub> : INTERDICTION TOTALE DU BRULAGE DES RESIDUS DE CULTURE AU CHAMP

Bien que le brûlage de culture soit une interdiction nationale, il existe actuellement des possibilités de dérogation après décision préfectorale.

## 18 AGRI2<sub>MA</sub> : REMPLACEMENT DE L'UREE PAR D'AUTRES ENGRAIS

La mise sur le marché en France de produits fertilisants est réglementée par les articles L255-1 à L.255-11 du Code Rural (source bibliographique UNIFA).

Deux procédures sont prévues :

- soit après avoir obtenu une homologation ou une autorisation provisoire de vente ou d'importation (Dans ce cas, le responsable de la mise sur le marché doit déposer un dossier permettant, aux termes de l'article L.255-3 du code Rural et de l'arrêté du 21 décembre 1998 (Journal officiel du 12 février 1999), de vérifier l'innocuité et l'efficacité agronomique du produit dans les conditions d'emploi prescrites ou normales).
- soit sans autorisation préalable, s'ils sont conformes :
  - au règlement (CE) n° 2003/2003 du 13-10-2003,
  - ou à une norme française rendue d'application obligatoire par un arrêté publié au Journal officiel.

Pour la mise sur le marché de ces produits, il est également utile de se référer aux textes suivants :

- décret n° 80-478 du 16 juin 1980 modifié portant application des articles L.214-1 et L.214-2 du Code de la Consommation en ce qui concerne les matières fertilisantes et les supports de culture,
- décret n° 2006-1177 du 22 septembre 2006 relatif à l'évaluation par l'Agence française de sécurité sanitaire des aliments des produits phytopharmaceutiques, matières fertilisantes et supports de culture,
- arrêté au 7 juillet 2005 relatif aux écarts admissibles en ce qui concerne les matières fertilisantes et les supports de culture,

- arrêté du 8 décembre 1982 relatif aux modalités techniques du contrôle officiel des matières fertilisantes et supports de culture et vérifications auxquelles le responsable de la mise sur le marché doit procéder,
- arrêté du 5 septembre 2003 relatif aux vérifications auxquelles doit procéder le responsable de la mise sur le marché des matières fertilisantes et supports de culture normalisés.

Autre réglementation, la directive européenne 91/676/CEE concernant la protection des eaux contre la pollution par les nitrates d'origine agricole prévoit la mise en œuvre de programmes d'actions dans les zones dites vulnérables aux nitrates. La transposition a été faite au travers :

- du décret n°2011-1257 du 10 octobre 2011 relatif aux programmes d'actions à mettre en œuvre en vue de la protection des eaux contre la pollution par les nitrates d'origine agricole,
- de l'arrêté du 19 décembre 2011 relatif au programme d'actions national à mettre en œuvre dans les zones vulnérables afin de réduire la pollution des eaux par les nitrates d'origine agricole,
- du décret n°2012-676 du 7 mai 2012 relatif aux programmes d'actions régionaux en vue de la protection des eaux contre la pollution par les nitrates d'origine agricole,
- de l'arrêté du 7 mai 2012 relatif aux actions renforcées à mettre en œuvre dans certaines zones ou parties de zones vulnérables en vue de la protection des eaux contre la pollution par les nitrates d'origine agricole,
- du décret n°2013-786 du 28 août 2013 relatif aux programmes d'actions à mettre en œuvre en vue de la protection des eaux contre la pollution par les nitrates d'origine agricole,
- de l'arrêté du 23 octobre 2013 modifiant l'arrêté du 19 décembre 2011 relatif au programme d'actions national à mettre en œuvre dans les zones vulnérables afin de réduire la pollution des eaux par les nitrates d'origine agricole,
- de l'arrêté du 23 octobre 2013 relatif aux programmes d'actions régionaux en vue de la protection des eaux contre la pollution par les nitrates d'origine agricole.

Aucun de des textes précités ne fait référence à l'urée, le bilan azoté est l'un des critères utilisés.

## 19 AGRIS<sub>MA</sub> : ALIMENTATION BI-PHASE DES PORCINS

Cette façon de procéder (besoin différent à la croissance et à la gestation) permet de faire des économies de protéines et de réduire les rejets azotés (ammoniac).

Au titre des ICPE, les textes suivants sont applicables :

- l'arrêté du 27 décembre 2013 relatif aux prescriptions générales applicables aux installations classées pour la protection de l'environnement soumises à déclaration sous les rubriques n° 2101, 2102 et 2111 (2102 concernant les élevages de porcs),
- l'arrêté du 27 décembre 2013 relatif aux prescriptions générales applicables aux installations classées pour la protection de l'environnement soumises à enregistrement sous les rubriques n° 2101, 2102 et 2111 (2102 concernant les élevages de porcs),
- l'arrêté du 27 décembre 2013 relatif aux prescriptions générales applicables aux installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation sous les rubriques n° 2101, 2102 et 2111 (2102 concernant les élevages de porcs).

Aucun de ces textes ne fixe des prescriptions en matière d'alimentation. Des recommandations du CORPEN préconisent ce type d'alimentation.

## **20 AGRI8<sub>MA</sub> ET AGRI9<sub>MA</sub> : COUVERTURE DES FOSSES A LISIER (HAUTE TECHNOLOGIE ET BASSE TECHNOLOGIE)**

L'arrêté du 18 août 2009 relatif au plan de modernisation des exploitations d'élevage bovin, ovin, caprin et autres filières d'élevage, et les deux circulaires :

- DGPAAT/SDEA/C2010-3066 du 29 juin 2010 relative au plan de modernisation des bâtiments d'élevage pour les filières bovine, ovine, caprine et à l'aide à la mécanisation en zone de montagne,
- DGPAAT/SDEA/C2012-3030 du 11 avril 2012 relative au plan de modernisation des bâtiments d'élevage pour les filières bovine, ovine et caprine (PMBE) et aide à la mécanisation en zone de montagne : instructions nouvelles et précisions sur différents points.

donnent des conditions de subventions à la réalisation de travaux de couverture des fosses à lisier et les dossiers administratifs à remplir.

## **21 AGRI10<sub>MA</sub> : EPANDAGE PAR PENDILLARDS**

Le plan d'épandage prévu par la réglementation ICPE ne demande pas de technique particulière mais souligne que la production de brouillards n'est pas une solution à retenir. Des distances et des délais (rapidement à 24 h) sont à respecter par rapport à des tiers ou des zones vulnérables (plans d'eau, zones piscicoles...).

## **22 AGRI11<sub>MA</sub> : EPANDAGE PAR INJECTION**

La technique est d'ouvrir par un injecteur des sillons dans lequel le lisier est déposé. On est donc dans une technique qui limite la production de brouillards.

Conformément à la directive nitrates et sa transposition, l'épandage est encadré selon des principes généraux, des distances par rapport à des points vulnérables (tiers, milieux aquatiques), un plan d'épandage et l'enregistrement des pratiques. Les arrêtés de prescriptions générales au titre des ICPE encadrent l'activité d'épandage.

A noter que l'épandage :

- ne doit pas conduire à la stagnation prolongée sur le sol ni à un ruissellement en dehors du champ,
- doit être compatible avec une fertilisation équilibrée,
- par fertilisation azotée organique des légumineuses est interdite sauf pour la luzerne et les prairies d'association graminées-légumineuses.





**CITEPA**

La référence pour l'atmosphère de demain

42 Rue de Paradis, 75010 PARIS

Téléphone + 33 (0)1 44 83 68 83

Télécopie +33 (0)1 40 22 04 83

E-mail [infos@citepa.org](mailto:infos@citepa.org)

Web : [www.citepa.org](http://www.citepa.org)