

# PRESS'Envir<sup>o</sup>nnement

N°180 Mardi – 3 novembre 2015

Par Sarah GHAZY, Imane TOUBAL, Eva BALEZ, Hadrien WACH

[www.juristes-environnement.com](http://www.juristes-environnement.com)



## A LA UNE – UNE PREMIERE ETAPE DANS LA RECONNAISSANCE DE LA RESPONSABILITE CIVILE DU LABORATOIRE SERVIER ?



Jeudi 22 octobre, huit ans après le scandale du Médiator, le juge a finalement jugé, pour la première fois, que les laboratoires Servier étaient civilement responsables quant à la « défectuosité » du médicament coupe-faim. Saisi de deux demandes d'indemnisations, le TGI a estimé qu'en l'état des connaissances scientifiques de l'époque (2003 et 2006), les risques cardiaques ne pouvaient être ignorés. L'existence de ce risque a amené le juge à condamner les laboratoires en estimant qu'ils avaient le devoir d'informer les patients des risques au travers de la notice d'utilisation. Sur le fondement de la responsabilité du fait des produits défectueux (Art. 1381-1 du Code civil)

recouvrant également le défaut d'information et de sécurité, Servier a été condamné à verser 10 000 euros et 27 350 euros aux deux victimes. Les avocats de celles-ci ont jugé cette victoire incomplète en raison du montant des indemnisations. Servier estime que sa responsabilité n'aurait pas dû être mise en jeu suite au versement d'importantes provisions d'un montant de 70 millions d'euros aux victimes, c'est pourquoi, les parties feront sûrement appel de cette décision. Quant au volet pénal de cette affaire, les procédures sont toujours en cours...



## SANTÉ – LES EMBALLAGES ALIMENTAIRES RECYCLÉS PORTENT-ILS ATTEINTE A NOTRE SANTÉ ?

Les emballages en papier ou en carton recyclés seraient source de contamination des aliments en encres et autres dérivés du pétrole; substances cancérigènes, mutagènes ou perturbatrices endocriniennes, dénonce l'ONG Foodwatch, après avoir analysé plus de 120 produits alimentaires secs, distribués en France et d'autres pays européens. L'étude souligne que les aliments sont contaminés de la chaîne de production au transport. Toutefois la plupart des substances toxiques migrent à partir des emballages. L'ONG a lancé une pétition pour interpeller le Commissaire européen en charge de la Santé et de la Sécurité Alimentaire, Vytenis Andriukaitis, souhaitant la fixation de seuils limites par substance, pouvant aller jusqu'à une tolérance zéro, et exige la mise en place "de barrières efficaces et obligatoires" par les industriels pour éviter ce phénomène. Par ailleurs, Foodwatch a reçu le soutien du Réseau Environnement Santé, et le Ministère de l'Economie renvoie au "guide de bonnes pratiques de fabrication des papiers et cartons et des articles transformés en papier et carton destinés au contact des denrées alimentaires », n'ayant pas été actualisé depuis 1997...



## CLIMAT

### – LE RAPPORT DE LA MISSION DE L'AGENCE SPATIALE EUROPEENNE SUR LA FONTE DES GLACES DE L'ARCTIQUE



CryoSat 2 est le premier satellite européen dédié à l'observation des glaces polaires, il permet d'en surveiller l'étendue, le volume et de valider les prévisions de fonte des glaces inéluctable avec le réchauffement climatique. Le satellite est équipé d'un radar altimètre appelé SIRAL, fabriqué en France par Thales Alenia Space. L'instrument

envoie des impulsions de basse énergie (micro-ondes) qui rebondissent sur le dessus de la glace de mer de l'Arctique et de l'eau dans les fissures, ou des prospectes, qui séparent les banquises. En mesurant la différence de hauteur entre ces deux surfaces, il est possible de calculer une épaisseur de la glace. La reprise de la formation des glaces à l'automne permet de dresser un bilan sur l'activité des glaces en Arctique pendant l'été, la mission CryoSat a pu redémarrer son service de traitement des données en temps quasi réel. Le volume de glace de mer de l'Arctique au cours des deux premières semaines d'Octobre était d'environ 6200 kilomètres cubes. Il est plus élevé qu'en 2010 (5900 km cube) mais moins élevé qu'en 2013 (7800 km cube).

### – LA CONFERENCE DE BONN, UNE AVANCEE IMPARFAITE AU REGARD DE L'ENJEU CLIMATIQUE

Après d'âpres négociations, les 195 délégations des États sont parvenues à un accord, le 23 octobre 2015, lors de la conférence de Bonn en Allemagne. Ce texte doit servir de base à un accord global et contraignant, visant à contenir le réchauffement climatique en limitant l'augmentation des températures mondiales à + 2° C. Cependant, le texte a été critiqué pour son manque de lisibilité et les négociations ont fait ressurgir le traditionnel clivage entre les pays du Nord et les pays du Sud. Pour la première fois, ces derniers s'engagent à une réduction des émissions de gaz à effet de serre. Toutefois, ils revendiquent une limitation de + 1, 5 °C. En outre, ils attendent des pays développés une garantie de financement de leur politique climatique ainsi que la compensation des dommages subis par l'environnement. Enfin, ils souhaitent que les fonds soient adaptés aux types d'impacts rencontrés dans leur pays (sécheresse, inondation) et pas seulement dédiés à la réduction des gaz à effet de serre.

Quant aux pays développés, ils estiment que les pays en développement ont les capacités de contribuer à l'effort mondial financier. Les États sont loin d'un accord définitif mais à l'approche de l'ouverture de la COP 21, le 30 novembre à Paris, tout reste encore possible.





**REGLEMENTATION**

**CE – 15 octobre 2015 – affaires 375027, 382372 et 382380**

Le décret n°2014-3 du 3 janvier 2014 pris par le Premier ministre a abaissé la vitesse maximale autorisée sur le boulevard périphérique de Paris de 80 à 70 km/h. L'association « Automobile club des avocats » et l'association « Ligue de défense des conducteurs » ont saisi le Conseil d'Etat d'un recours pour excès de pouvoir contre ce décret.

Le Conseil d'Etat estime que cette mesure est justifiée, tout d'abord, par des considérations de sécurité routière, (une baisse de 13 % des accidents corporels est escomptée), ensuite, par un souci de réduire les nuisances sonores (réduction d'environ 8% de l'exposition de la population au-delà du seuil nocturne de 62db), et enfin, cette mesure limite la pollution atmosphérique (réduction des émissions d'oxyde d'azote de 0,3% et des émissions de particules de 1% entre 21h et 7h).

**ENVIRONNEMENT**

**CJUE – 8<sup>ème</sup> chambre – 6 octobre 2015 – affaire C-156/14**

La Cour de justice de l'Union européenne a traité d'un renvoi préjudiciel sur l'interprétation du droit de l'Union Européenne en matière de responsabilité environnementale, concernant la prévention et la réparation des dommages environnementaux. Le Conseil d'Etat italien a posé la question préjudicielle à la Cour qui, ayant déjà répondu à une question semblable auparavant dans l'arrêt Fipa Group e.a. (C-534/13, EU : C :2015 :140), a statué par voie d'ordonnance.

La directive 2004/35 doit être interprétée en ce sens qu'elle ne s'oppose pas à une réglementation nationale telle de celle en cause au principal qui, lorsqu'il est impossible d'identifier le responsable de la pollution d'un terrain ou d'obtenir de ce dernier les mesures de réparation, ne permet pas à l'autorité compétente d'imposer l'exécution des mesures de prévention et de réparation au propriétaire de ce terrain, non responsable de la pollution, celui-ci étant seulement tenu au remboursement des frais relatifs aux interventions effectuées par l'autorité compétente dans la limite de la valeur de marché du site, déterminée après l'exécution de ces interventions.



La tenue du ITS World Congress à Bordeaux, plateforme d'échange et de découverte des dernières innovations dans le domaine des systèmes de transport intelligents, a permis de mieux appréhender les enjeux de leur intégration au paysage national. Rappelons qu'en Europe le traité de Vienne sur la circulation routière, adopté en 1968, stipule en son article 8 que « tout véhicule en mouvement ou tout ensemble de véhicules en mouvement doit avoir un conducteur ». Certains espèrent son évolution vers 2017 tandis que le commissaire européen au transport Siim Kallas a affirmé que des discussions ont été lancées avec la division transports de la Commission économique pour l'Europe de l'ONU. Trois chercheurs ont cependant montré des réserves quant à une facette inexplorée par les créateurs de ces voitures : des questions éthiques. En effet, la voiture est constituée de différents algorithmes qui pourraient être mis à l'épreuve par certaines situations où la voiture devra choisir entre sauver ses passagers ou les piétons. A fortiori lorsqu'un enfant sera partie de l'équation. C'est ainsi que ces algorithmes moraux sont le plus gros challenge dans la recherche liée à l'intelligence artificielle aujourd'hui.



**ICPE – ORDONNANCE RELATIVE AUX PLANS DE PREVENTION DES RISQUES TECHNOLOGIQUES**

Les plans de prévention des risques technologiques visent à assurer la protection des populations vivant à proximité des sites industriels classés SEVESO, et à garantir une bonne coexistence entre ces sites et l'urbanisation environnante. L'ordonnance n°2015-1324 relative aux plans de prévention des risques technologiques (PPRT) a été publiée au journal officiel le 23 octobre 2015. Elle prévoit la possibilité de recourir à des mesures alternatives à l'expropriation et au délaissement, financées par les industriels à l'origine du risque, l'Etat et les collectivités territoriales (financement tripartite) dans la limite du montant des mesures évitées. Ces mesures de protection des populations sont relatives à l'aménagement, l'utilisation ou l'exploitation des constructions, des ouvrages, des installations et des voies de communication existantes. Les responsables d'activités riveraines situées dans des zones à risque moindre, peuvent choisir des mesures de protection des personnes, plutôt que des travaux de renforcement des locaux de ces entreprises. Les prescriptions de travaux sont dorénavant limitées aux seules habitations, permettant de mettre en sécurité les salariés par d'autres moyens. Enfin, une nouvelle procédure de révision simplifiée des PPRT est introduite, sans enquête publique, si "l'économie générale du plan" n'en est pas altérée ou "si la portée des mesures n'est revue qu'à la baisse", notamment en cas de diminution du risque.



**POLLUTION – LA VOITURE BIENTÔT BANNIE DES CENTRES VILLES EUROPEENS**

Alors que Paris mène une politique plus dissuasive qu'une « lutte », elle s'apprête à devenir une « zone à basse émission » déclare la maire Anne Hidalgo, dont seront progressivement exclus les véhicules polluants. Lundi 19 octobre, Oslo a annoncé qu'elle sera la prochaine capitale européenne à bannir les voitures de son centre-ville d'ici à 2019. Le chemin dans lequel s'engage la capitale norvégienne a déjà été emprunté par plusieurs villes d'Europe à travers diverses mesures.

En effet, à Londres, après la mise en place du péage urbain dans son centre-ville en 2003, la capitale britannique a décidé de développer les pistes cyclables notamment en recyclant d'anciennes lignes de métro désaffectées à cet effet. Du côté de la capitale danoise, deuxième ville la moins polluées d'Europe, celle-ci vise le 50% de personnes transportées à vélo dans les trajets domicile-travail, notamment par ses 497 kilomètres de pistes cyclables. D'autres capitales ont également choisi de « rendre la ville aux habitants », dans le cadre de mesures plus ou moins dissuasives, visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre, notamment Bruxelles avec la création de la plus grande zone piétonne d'Europe, ou encore Madrid qui vient limiter le nombre de voitures pouvant accéder au centre-ville par une amende de 90 € depuis janvier 2015.

