

الهيدروكربونات - صمام النهاية للحفر البحري في فرنسا



برفضها تمديد ترخيص بحث قبالة جزر متناثرة ، أرخبيل فرنسي يقع بين مدغشقر وموزمبيق أعلنت الحكومة يوم الخميس ، 20 فبراير / شباط ، أنها وضعت حداً نهائياً لحفر النفط في البحر. هذه التقنية ، التي هي موضع نزاعات ، تجعل من الممكن استخراج الهيدروكربونات مثل النفط والغاز الموجود في أعالي البحار في أعماق كبيرة في بعض الأحيان.

في بيان صحفي مشترك ، أعلن وزير الانتقال البيئي والاقتصاد "أنه لن يكون هناك أي حفر للنفط في البحر في فرنسا".

في عام 2017 ، أقرت السلطة التنفيذية قانوناً يحظر إصدار أي ترخيص جديد لاستكشاف المواد الهيدروكربونية في فرنسا. من أجل "إخراج فرنسا من الوقود الأحفوري" ، ينص هذا النص نفسه على وقف تدريجي لاستغلال المواد الهيدروكربونية بحلول عام 2040.

ومع ذلك ، فإن جمعية أصدقاء الأرض تأسف لـ "البيئة ذات الوجهين" من جانب الحكومة.

في الواقع ، على الرغم من أن الحكومة قد أعلنت رفضها لتمديد ترخيص البحوث قبالة جزر متناثرة ، ذهب وزير الخارجية جان إيف لو دريان إلى موزمبيق في نفس الوقت للدفاع عن مصالح صناعة الحفريات الفرنسية.

الطاقة - فصل المفاعل 1 في محطة Fessenheim للطاقة النووية عن شبكة الكهرباء الفرنسية:

وفقاً للوزير ، فإن مراجعة هذه النصوص يفرض أولاً التزاماً بإعلان المشروعات في مراحل مختلفة من عمر تركيبها. تقدم النصوص متطلبات جديدة للتحكم في المنشآت وتتبع عمليات الصيانة.

إنه الأول من نوعه في التاريخ الصناعي لفرنسا. في يوم السبت 22 فبراير ، 2020 ، أعلنت EDF عن فصل المفاعل 1 في محطة Fessenheim للطاقة النووية الواقعة في Haut-Rhin في حوالي الساعة 2 صباحاً.

50 ٪ من ريش المعاد تدويرها بحلول عام 2040 بالمقارنة مع الوصفات المتعلقة بإعادة تأهيل المنشآت ، تتعلق التعديلات ، من ناحية ، بحفر الأسس. تفرض النصوص التفتيش عن جميع الأسس "وحدها" للمنشآت الخاضعة للترخيص ، "باستثناء أي دليل" لمن يخضع للإعلان. حددت الطلبات الجديدة هدفاً محدداً لإعادة التدوير للشفرات ، على الأقل 50 ٪ من كتلتها في عام 2040.

إن إغلاق أول مفاعل يعمل بالماء المضغوط بقوة 900 ميجاوات في أقدم محطة فرنسية للطاقة النووية تم بناؤه في السبعينيات من القرن الماضي ينهي سنوات النقاش حول مصيره. بعض الموظفين ، المسؤولين عن المشاركة في إغلاق المفاعل ، ومع ذلك ، هددوا بالعصيان وعدم الشروع في إجراءات الإغلاق ، ولكن دون جدوى. في انتظار إغلاق المفاعل ، غرقت بلدية Fessenheim في الظلام ترمز إلى الأوقات المظلمة وغير المستقرة التي تنتظره.

من ناحية أخرى ، يعدل مشروع المرسوم حساب المبلغ الأولي للضمان المالي الذي يشكله المشغلون والذي يجب أن يغطي استعادة الموقع في حالة إثبات أن هذا الأخير معيب. سيتم تقديم مشاريع النصوص هذه إلى المجلس الأعلى لمنع المخاطر التكنولوجية (CSPRT) في 17 مارس ، وأيضاً إلى المجلس

النقل - الإطارات: اعتماد لائحة وضع العلامات الجديدة من قبل مجلس الاتحاد الأوروبي.

في الساحة المركزية للمدينة ، تجمع مئات الأشخاص في الظلام ، لدعم العملاء المركزيين ، متدينين "بالتفايات البشرية والمالية والإيكولوجية". على العكس من ذلك ، أكدت الجمعيات المناهضة للطاقة النووية أن هذه المرحلة الأولى من إغلاق محطة كهرباء فيسينهايم لا تزال تمثل "نصراً بسيطاً للغاية". شهد هذا الإغلاق للمفاعل رقم 1 بدء نفاذ المرسوم رقم 129-2020 المؤرخ 18 فبراير 2020 "المتعلق بإلغاء ترخيص تشغيل محطة Fessenheim للطاقة النووية".

في 25 فبراير ، اعتمد مجلس الاتحاد الأوروبي مراجعة لوائح ملصقات الإطارات. كفاءة الوقود والوضوح هي القواعد الجديدة المتعلقة ببعض المعايير البيئية التي يحددها النص. يشير المجلس إلى أن "نظام وضع العلامات على الإطارات يهدف إلى تقليل انبعاثات غازات الدفيئة تلوث الضوضاء في قطاع النقل وتحسين السلامة على الطرق".

سوف يدخل هذا المرسوم نفسه حيز التنفيذ في 30 يونيو 2020 بالنسبة للمفاعل رقم 2 ، وهو التاريخ الذي يجب إغلاقه فيه. ومع ذلك ، نظراً لاستمرار عملية التفكيك حتى عام 2040 ، سيكون من الضروري التحلي بالصبر لرؤية مصنع Fessenheim مغلق نهائياً.

كما يحدد أيضاً أن "الإطارات ، والتي تُعزى أساساً إلى مقاومتها الدائرية ، تمثل ما بين 20 و 30 ٪ من استهلاك الوقود للسيارة".

يعد إغلاق محطة Fessenheim للطاقة النووية نقطة تحول ويشكل بالنسبة للحكومة "خطوة أولى في استراتيجية الطاقة الفرنسية التي تهدف إلى إعادة توازن تدريجية" بين أنواع الطاقة المختلفة ، مع تخفيض تدريجي في حصة الطاقة النووية ، حالياً 70 ٪ ، وزيادة في الكهرباء من المصادر المتجددة.

سبق أن اقترحت المفوضية الأوروبية هذا النص في مايو 2018 وكان موضوع اتفاق مؤقت بين البرلمان الأوروبي والمجلس في نوفمبر الماضي. اليوم ، يجب على البرلمان الأوروبي الموافقة عليه رسمياً.

الطاقة - طاقة الرياح البرية: التعديل القادم للالتزامات الاستصلاح

يحدد المجلس أن أحد التعديلات الرئيسية للائحة هو مراعاة إطارات الشاحنات والحافلات ، وكذلك الإطارات المجددة.

في 18 فبراير ، انتقد الوزير الفرنسي للانتقال البيئي "التطور الفوضوي لطاقة الرياح" أمام لجنة الشؤون الاقتصادية في مجلس الشيوخ. تقدم أربعة مشاريع مراسيم بشأن طاقة الرياح البرية للتشاور العام ، التي تشرف على تشغيل وتفكيك توربينات الرياح.

"سيتم تطبيق متطلبات الإطارات المجددة بمجرد توفر طريقة اختبار مناسبة لقياس أداؤها". وبالمثل ، تنص اللائحة الجديدة على أحكام تنص على إضافة المعلومات المتعلقة بالأداء والتآكل "بمجرد توفر طرق اختبار مناسبة".

ثلاثة منهم جاءوا بتعديل المراسيم الصادرة في 26 أغسطس 2011 والمتعلقة على التوالي بالمنشآت الخاضعة للترخيص بموجب البند 2980 من التسميات للمنشآت المصنفة (ICPE) ، تلك التي تندرج تحت طريقة الإعلان تحت هذا العنوان نفسه ، وأخيراً ، لإعادة تأهيل المنشآت المصرح بها. الالتزام بإعلان المشاريع

تهدف هذه الأحكام إلى تقليل كميات المواد البلاستيكية الدقيقة الناتجة عن تآكل الإطارات. أخيراً ، يزيل التنظيم المعدل فئات الأداء غير المستخدمة من المقياس. وبالمثل ، تحدد التزامات عرض جديدة للملصقات وتحديث تصميم الملصق وتضيف رسماً بيانياً للقبضة على الثلج والجليد.

قرار المحكمة

Civ. Ire, 11 décembre 2019, n°18-24.381

التزام الوكيل العقاري بالتحذير من مخاطر إعمار المشتري:

لا يبرر الوكيل العقاري قيامه بإبلاغ البائع بممتلكات ما للحصول على ضمانات كافية أو تحذيره من مخاطر إعمار المشتري الذي قدمه له يمكن أن نرى مسؤوليتها التعاقدية تشارك.

CE 5 févr. 2020, req. n° 425451

يمكن الموافقة على مشروع بيئي من قبل محافظ بإدارة أخرى غير محافظ المنطقة بشرط ألا يكون هو نفس الخدمة التي درست طلب الترخيص وأعدت رأي السلطة البيئية.

في حكم قضائي صدر يوم الخميس، 27 فبراير، وجدت محكمة الاستئناف البريطانية أن المملكة قد استهزأت بالتزاماتها بموجب اتفاقية باريس.

في يوم الخميس في تمام الساعة 11 صباحاً، قالت محكمة الاستئناف في إنجلترا لا لتمديد مطار لندن هيثرو. حكمت المحكمة في الاستئناف بأن التمديد لم يكن صديقاً للبيئة بما فيه الكفاية

**Cour administrative d'appel de de Nantes - 2ème chambre
janvier 2020 / n° 18NT03462 24**

في قرار المحكمة الأخير، ينص قانون الأحوال المدنية في نانت على أن رفض أي رخصة بناء من قبل البلدية، لا يمكن أن يتسبب في أضرار وفائدة للمشروع الذي خصصته الدولة، على أساس فقدان الفرصة، حتى لو الشركة هي ضحية لرفض غير قانوني

البيئة - كيف نحارب التلوث الضوئي؟

قام باتريك فينجال باستجواب وزير الانتقال البيئي والشامل بشأن الانقراض الليلي للعلامات المضئية.

في الواقع، إن ظاهرة تلوث الضوء - علاوة على استهلاك الطاقة الزائد - تتكرر في المناطق الحضرية.

(التي RLP على سبيل المثال، في باريس ومرسيليا، على الرغم من لوائح الإعلانات المحلية) تعد واجبة على البلديات التي يزيد عدد سكانها عن 800000 نسمة، لم يتم التخطيط لأي شيء بشأن انقراض العلامات المضئية بين 1 ساعة و 7 ساعات أو عند انقراض العلامات بعد ساعة واحدة من الإغلاق والإضاءة قبل ساعة من الفتح.

ومع ذلك، فإن المادة الثالثة من المادة 2 من المرسوم الصادر في 27 ديسمبر 2018 والمتعلقة بمنع التلوث الضوئي والحد منه والحد منه تشير إلى أن "أضواء المباني غير السكنية المحددة في د يتم تشغيلها في أقرب وقت وقت النوم ويتم إيقاف تشغيلها في موعد لا يتجاوز الساعة 1 صباحاً " تنظم هذه المقالة إضاءة العلامات المضئية، لكنها لا تنطبق على البلديات التي يزيد عدد سكانها عن 800000 نسمة، أي باريس ومرسيليا.

الحكومة تدرك تمام الإدراك التحدي المتمثل في مكافحة تلوث الضوء والإفراط في استهلاك الطاقة. القواعد المنطبقة على انقضاء الليل من علامات مضئية تهدف إلى مواجهة هذا التحدي، بما في ذلك في المناطق الحضرية.

من قانون البيئة على الالتزام بإغلاق العلامات المضئية بين 59-581R وبالتالي، تنص المادة الساعة 1 صباحاً والساعة 6 صباحاً عندما يتوقف النشاط المبلغ عنه. كما تحدد أنه عندما يتوقف النشاط أو يبدأ بين منتصف الليل والساعة السابعة صباحاً، يتم إيقاف الإشارات بعد ساعة واحدة على الأكثر من توقف نشاط المؤسسة ويمكن أن تضاعف قبل ساعة واحدة من استئناف هذا النشاط .

تنطبق قواعد الانقراض هذه على جميع العلامات المضئية، بغض النظر عن موقعها أو حجم التكتل المعني وبغض النظر عن اعتماد لوائح الإعلانات المحلية.

أخيراً، يجب التمييز بين الأحكام التي تحكم الإشارات المضئية وتلك التي تحكم إضاءة المناطق الداخلية للمباني التي تم تثبيت هذه العلامات عليها.

في هذه الفئة الأخيرة، يتعلق المرسوم المذكور بتاريخ 27 ديسمبر 2018 بالوقاية من التلوث الضوئي والحد منه والحد منه.

النفائيات - في استعادة الغنمية من أعمال Grand Paris Express

بعد أربع سنوات من بدء العمل، تم استرداد أقل من 40 ٪ من المواد المحفورة من بناء Grand Paris Express، في حين تم الإعلان عن رقم 70 ٪ من قبل شركة Grand Paris.

بعد أربع سنوات من بدء العمل، تم استرداد أقل من 40 ٪ من المواد المحفورة من بناء Grand Paris Express، في حين تم الإعلان عن رقم 70 ٪ من قبل شركة Grand Paris.

على الرغم من أن الحساب لم يكن موجوداً بعد، فما هي التدابير التي تتصورها الحكومة حتى يتم الوصول إلى هدف الاسترداد المتمثل في 70٪ من المواد المحفورة من أعمال Grand Paris Express؟

يُعد استرداد النفائيات الناتجة عن أعمال Grand Paris Express مصدر قلق كبير لوزير البيئة والتحول الانتقالي، الذي أراد أن يكون هذا الموقع مثالاً أيضاً من حيث الاقتصاد الدائري.

في حالة الأرض التي تم حفرها، من المهم إيجاد طرق استرجاع ممكنة ومستدامة، وأول ما يهمنها هو تجنب

الرواسب غير المصرح بها قبل كل شيء.

في إطار قانون مكافحة الهدر والاقتصاد الدائري الذي كان موضوع اتفاق بين أعضاء مجلس الشيوخ والنواب في اللجنة المشتركة المشتركة في 8 يناير، تم اعتماد أحكام لتعزيز العقوبات في حالات النفائيات غير القانونية التي يتم إيداعها، وكذلك لتسهيل الضوابط، ولا سيما من خلال تمكين نقل سلطة الشرطة من رئيس البلدية إلى المؤسسات العامة للتعاون بين البلديات لجمع وسائل السيطرة.

في إطار قانون مكافحة الهدر والاقتصاد الدائري الذي كان موضوع اتفاق بين أعضاء مجلس الشيوخ والنواب في اللجنة المشتركة المشتركة في 8 يناير، تم اعتماد أحكام لتعزيز العقوبات في حالات النفائيات غير القانونية التي يتم إيداعها، وكذلك لتسهيل الضوابط، ولا سيما من خلال تمكين نقل سلطة الشرطة من رئيس البلدية إلى المؤسسات العامة للتعاون بين البلديات لجمع وسائل السيطرة. علاوة على ذلك، من أجل التمكن من استصلاح هذه الأراضي، من المهم أيضاً تحديد الأراضي التي سوف تجد فيها التربة التي تم حفرها استصلاحاً.

لا يزال في إطار مشروع قانون مكافحة النفائيات والاقتصاد الدائري، تم اعتماد حكم يهدف إلى فرض إعلان، مسجل في قاعدة بيانات، للمعلومات المتعلقة بحركة التربة المحفورة، من أجل لفرض تتبع هذه الحركات ومنع الأرض ذات المحتويات غير المناسبة من أن يتم تقييمها على التربة التي لا تتوافق مع الخلفية الجيوكيميائية المناسبة.

إن الطبيعة العالمية لهذه التدابير المطبقة في هذا المجال تعمل على تحسين معدل استرداد نفائيات Grand Paris Express على المدى الطويل.

Guyot Environnement - مستقبل الاقتصاد الأخضر

تأسست Guyot Environnement في عام 1983، وهي شركة فرنسية لمعالجة النفائيات واستعادتها.

لدى SME في بريست أكثر من 280 موظفًا في 2018 (مقارنة بـ 15 40 عامًا مضت).

ويبلغ حجم مبيعاتها 102 مليون يورو، وينبغي أن تدير في نهاية المطاف 700000 طن من المواد الخام القيمة.

تهدف هذه الشركة إلى إنشاء دوليا.

في العام الماضي، اشترت شركة GE زميلها هيروميت في إسبانيا، وتقوم هذه الشركة بمعالجة 220.000 طن

سنويًا من المواد الحديدية وغير الحديدية.

بعد الفرز والقطع، يتم بيعها إلى مصانع الصلب ومسبك في البلاد.

في الأونة الأخيرة، ستزود الشركة غلاية في تكتل ستوكهولم بالوقود من النفائيات النهائية.

ستقوم الشركة بتزويد 15000 طن سنويًا من وقود الاسترداد الصلب هذا (CSR) إلى تكتل ستوكهولم، مما سيمكن الأخيرة من تلبية 95٪ من احتياجاتها من الماء الساخن والتدفئة.

يتكون هذا الوقود من النفائيات التي لا يمكن إعادة تدويرها والتي عادة ما يتم دفنها.

في عام 2018، تم دفن 18.5 مليون طن من النفائيات في فرنسا. منذ عام 2014، أنتجت شركة

Guyot environnement 25.000 طن سنويًا من هذا الوقود من النفائيات غير القابلة للاسترداد، لكن حتى الآن لم تستخدم إلا لمصنعي الأسمنت لاستبدال الوقود الأحفوري.

مع هذا العقد الجديد لمدة ثلاث سنوات، تنتج الشركة 40.000 طن من هذا الوقود كل عام.

حاليا، تدفن الشركة حوالي 10 ٪ من 700000 طن من المواد التي تديرها كل عام.

هذه المشاريع جزء من هدف "المكب الصفري" الذي استهدفته منطقة بريثاني لعام 2040 كجزء من خارطة طريق الاقتصاد الوطني الدائرية (FRE).
حققت الشركة، التي تضم 350 موظفًا، مبيعات بلغت 150 مليون يورو في عام 2019.