



A LA UNE – SIGNATURE D'UN « PACTE NATIONAL SUR LES EMBALLAGES PLASTIQUES » PAR PLUSIEURS INDUSTRIELS ET ONG AVEC L'ETAT

Les emballages plastiques sont principalement utilisés pour le conditionnement, le transport ou encore la protection des produits que nous consommons quotidiennement. Malheureusement, les deux tiers des pollutions marines sont constituées par ces sacs qui mettent plusieurs années à disparaître. En effet, Selon la Fondation Ellen MacArthur qui lutte contre la pollution des océans par les plastiques, au moins 8 millions de tonnes de plastiques se frayent un chemin jusqu'aux écosystèmes marins chaque année, ce qui équivaut à décharger chaque minute le contenu d'un camion poubelle en mer. Si rien n'est mis en œuvre, ce nombre passera à deux par minute, d'ici à 2030, et à quatre par minute, d'ici à 2050, précise la Fondation.

Conscient de ces enjeux, les pouvoirs publics, des entreprises et des ONG ont signé, le jeudi 21 février 2019 dernier, un "Pacte national sur les emballages plastiques". Ce pacte a pour objectif de réduire l'usage d'emballages plastique non recyclables, à assurer la recyclabilité des emballages et à améliorer l'incorporation de matières recyclées. Il a été passé entre le ministère de la Transition écologique, six entreprises de la distribution (Auchan, Carrefour, Casino, Franprix, Monoprix et Système-U), sept groupes agroalimentaires et cosmétiques (Biscuit Bouvard, Coca-Cola, Danone, la Laiterie de Saint Denis de l'Hôtel (LSDH), L'Oréal, Nestlé et Unilever) et trois ONG (la Fondation Tara Expéditions, la Fondation Ellen Mac Arthur et le WWF France).

Les signataires du pacte ont pris plusieurs engagements dont l'établissement d'une liste des emballages devant être désignés comme problématiques ou inutiles et pour lesquels des mesures pour leur élimination devront être prises, atteindre collectivement 60% d'emballages plastiques effectivement recyclés d'ici 2022.



GLYPHOSATE – LES PLAINTES EN CASCADE CONTINUENT

Le mercredi 20 février dernier, 50 nouvelles plaintes ont été déposées devant le Tribunal de Grande Instance de Lille, après la détection de traces de l'herbicide glyphosate dans leurs analyses d'urines. Les plaignants seraient originaires de la métropole de Lille, des Flandres, du valenciennois ou du Douaisis. Ils portent plainte pour "mise en danger de la vie d'autrui", "tromperie aggravée" et "atteinte environnementale". Ces cinquante volontaires s'étaient soumis à des prélèvements le 12 janvier dernier. Ils présentent des taux allant de 0,35 nanogramme par millilitre à 2,05 nanogrammes, avec une moyenne de 0,88 ng/ml. Des taux supérieurs à la dose maximale autorisée dans l'eau potable, fixée par l'Europe, qui s'élève à 0,1ng/ml. Leur plainte vise l'Etat, les fabricants des pesticides à base de glyphosate comme Bayer-Monsanto. Les décideurs qui ont autorisé les mises sur le marché, les instances européennes et les instances de santé. Plusieurs plaintes ont déjà été déposées notamment par le collectif ariégeois "Campagne glyphosate" et les "faucheurs volontaires" bretons. Toutes ces plaintes sont envoyées et traitées au



SALUBRITE – PARIS : UNE VILLE SALE ?

Selon le site d'EASY ALIBABUY, Paris est l'une des villes les plus sales d'Europe derrière Rome et Londres. Entre les excréments de chiens, les canettes, les mégots et sans parler du métro, la ville de Paris a d'énormes progrès à faire en terme de propreté.

En juin 2012, écraser sa cigarette au sol était passible d'une amende de 35 €. Depuis le 1er octobre, l'amende passe à 68 euros. En effet, un décret 2015-337 est publié le 25 mars au Journal officiel, relatif à l'abandon d'ordures et autres objets sur la voie publique : toute personne "portant atteinte à la propreté de l'espace public" écoperait d'une amende. Avec des embouteillages et de la pollution record à l'intérieur et autour de la ville. La dernière initiative de la Mairie de Paris, dans un souci d'équilibre, entre social et écologie, était de promettre la gratuité des transports. Toutefois, cette dernière peut être séduisante à court terme mais conduire à une détérioration des conditions pour les usagers. Par ailleurs, la Capitale compte plus de 2 millions d'habitants et reçoit 30 millions de touristes par an. Cette population engendre en moyenne 3 000 tonnes de déchets à collecter au quotidien. Plusieurs mesures ont été mises en place afin d'assurer un meilleur environnement pour la population. Parmi celle-ci, il y a la création de la brigade anti-incivilités de la mairie qui compte désormais 3 200 agents pour lutter contre les petites nuisances du quotidien.

Au-delà du déploiement juridique effectué dans le but de rendre plus propre la ville de Paris, la solution se trouverait dans les mœurs. En effet, le Japon est reconnu comme étant le pays le plus propre au monde. La propreté est omniprésente à l'école. Ce sont les élèves eux-mêmes qui nettoient les salles, il n'y a pas d'agents d'entretien.



TRANSPORT – LIMITATION DES EMISSIONS CARBONES DES POIDS LOURDS

Le projet de règlement sur les normes d'émissions de CO2 pour les véhicules lourds neufs a franchi une étape : les négociations entre le Parlement, le Conseil et la Commission européenne ouvertes en janvier dernier, ont abouti à un accord. Selon ce dernier, les camions et les poids lourds devront réduire leurs émissions de CO2 de 15 % d'ici 2025 et de 30 % d'ici 2030 par rapport aux niveaux de 2019. A défaut, une pénalité financière devra être appliquée pour les émissions excédentaires. En effet, jusque-là, l'Europe avait fixé des objectifs de baisse de CO2 pour les voitures mais jamais pour les camions. C'est donc la première fois que les rejets polluants des poids-lourds seront encadrés au niveau européen. Dans le document, le système

pôle santé publique du parquet de Paris.



JURISPRUDENCE

La justice invalide la piétonisation des voies sur berges (TA Paris, 25 oct. 2018).

La décision d'Anne HIDALGO de rendre les voies sur berge piétonnes a notamment été fortement combattue notamment par Valérie Péresse, la présidente du Conseil régional d'Ile-de-France. Malgré, les échecs des Vélib' et Autolib, la piétonisation des voies sur berges constituait l'une des mesures emblématique du mandat de la Maire de Paris Anne Hidalgo. Cette dernière a su pérenniser la piétonisation de la voie Georges-Pompidou grâce à l'arrêté du 6 mars 2018. Les neuf requêtes déposées, notamment par des riverains et des commerçants, ont toutes été rejetées.

Par son jugement du 25 octobre 2018, le Tribunal confirme la légalité de l'arrêté de la Maire de Paris. En effet, l'arrêté répond à des buts prévus par la loi, à savoir la protection d'un site classé au patrimoine mondial de l'humanité et la mise en valeur du site à des fins esthétiques ou touristiques. Les désagréments que l'arrêté cause en termes d'allongement de temps de transport, de qualité de l'air et de nuisances sonores sur les quais hauts sont limités. Cet arrêté est compatible avec le plan de déplacements urbains d'Ile-de-France. En outre, n'est entaché d'aucun détournement de pouvoir ou de procédure dès lors que son but correspond aux buts des mesures de police qui peuvent légalement être prises par la Maire. En mars, la mairie de Paris avait décompté 1,5 million de visiteurs depuis le début de la piétonisation. Selon elle, ces voies constituent pour les visiteurs "un vrai espace de respiration et de liberté, pour se promener, se détendre, faire du sport, ou encore pour aller travailler à vélo".

d'incitation pour les véhicules à faibles émissions (ZLEV) devrait également être renforcé. Toutefois les bus et les autocars ont été exclus du dispositif.

Le Parlement européen a introduit dans le texte un taux de référence de vente de 2 % pour les véhicules à zéro et à faibles émissions en 2025 afin d'inciter les constructeurs à investir dans des solutions de remplacement des camions diesel polluants. Concernant la transparence sur les données des émissions, celles-ci devraient être obtenues au moyen de dispositifs embarqués qui surveilleront la consommation réelle de carburant et d'énergie des véhicules utilitaires lourds. Conformément à l'Accord de Paris, la Commission devra proposer en 2022 des objectifs pour l'après-2030.



BALEINIÈRE – L'ISLANDE A PROLONGE DE CINQ ANS LE PERMIS DE CHASSE A LA BALEINE

Le mardi, 19 février, on apprenait, malgré les critiques internationales, que le gouvernement islandais décidait de prolonger de cinq ans le permis de la chasse à la baleine. Le quota annuel sera de 209 pour les rorquals communs et 217 pour les baleines de Minke. Le ministre de la pêche et de l'agriculture, Christian For Yulsson, a déclaré que les nouveaux quotas sont durables et basés sur la recherche scientifique de l'Institut de Recherche Maritime et de L'Université d'Islande. Rappelons que depuis 1986, il existe le moratoire sur la chasse commerciale à la baleine. L'Islande a repris sa chasse aux baleines il y a plus de dix ans. En plus de l'Islande, la pêche à la baleine est pratiquée en Norvège. À la fin de l'année 2018, le Japon avait annoncé son intention de reprendre également cette chasse. Selon l'organisation pour la conservation des baleines et des dauphins, la consommation locale des baleines en Islande est en baisse et les touristes sont responsables de presque toute la consommation.



EMISSIONS ATMOSPHERIQUES – NOUVEAU PROJET DE LOI SUR LE QUOTA DES EMISSIONS NOCIVES DANS L'ATMOSPHERE EN RUSSIE

Le 21 février dernier, le Ministère des ressources naturelles et de l'écologie de la Fédération de la Russie a envoyé au Gouvernement un projet de loi fédérale sur les calculs consolidés de la pollution atmosphérique. Selon un communiqué de presse officiel du Ministère, le projet de loi donne aux régions le droit d'organiser des calculs consolidés de la pollution atmosphérique et d'utiliser les résultats de ces calculs pour normaliser les émissions de polluants plutôt que de se fonder sur les émissions de certaines entreprises. De plus, il est rapporté que 12 villes ont été sélectionnées pour tester le projet. Dans ces villes, les émissions autorisées peuvent être encore limitées, sur la base de calculs consolidés, aux entreprises industrielles. Dans ce cas, ces dernières seront tenues d'élaborer et de mettre en œuvre des activités visant à atteindre les limites fixées.

Dans une interview accordée à TASS, Elmurod Rasilmukhamedov, le vice-président du Conseil Central de la Société panrusse de conservation de la nature, rapporte que le quota implique un contrôle dans les points de résidence sélectionnés. Il est également proposé d'établir une limite flottante de la pollution admissible en fonction de l'état général de l'atmosphère au lieu de plans déclarés des émissions admissibles.



SECURITE DE LA NAVIGATION – LE NOUVEAU SIEGE POUR LES OPERATIONS MARITIMES SERA CREE A MOURMANSK

La Russie a de grands espoirs pour la route maritime du Nord qui traverse quatre mers (Mer de Kara, Mer des Laptev, Mer de Sibérie orientale, Mer de Tchoukotsk) et qui est la route maritime la plus courte de l'Europe du Nord à l'Asie. Au cours des cinq prochaines années, il est prévu d'augmenter le flux de marchandises à 80 millions de tonnes, principalement grâce au transport de minéraux. Pour atteindre ses objectifs, la Russie investit des grandes sommes dans le développement des infrastructures et dans la modernisation de la flotte de brise-glaces. La sécurité de la navigation et la protection de l'environnement marin contre la pollution par les navires dans la route maritime du Nord sont confiées à l'Administration de la Route Maritime du Nord, créée en 2013.

Lors de la conférence «Arctique-2019» qui s'est tenue à Moscou en février, Alexander Olshevsky, le chef de la direction de la Route Maritime du Nord de Rosatom, a annoncé qu'ils ont présenté au gouvernement un projet concernant la création d'un quartier des opérations maritimes qui organiserait l'assistance et la navigation des navires. Le nouveau centre sera basé à Mourmansk et fonctionnera 24 heures sur 24, en surveillant le mouvement des navires, alors que l'Administration de la Route Maritime du Nord ne fonctionne que pendant les journées de travail. En outre, comme TASS le rapporte, le centre s'emploiera également à établir les itinéraires les plus optimaux dans les glaces entre les fissures formées, ce qui optimise les coûts des propriétaires des navires.