



碳水化合物 - 法国海上钻探活动的终结

法国政府于2月20日星期四宣布已明确结束海上石油钻井这一技术是有争议的主题，拒绝了在马达加斯加和莫桑比克之间的群岛上延长研究许可证，它使得有可能提取位于公海中有时非常重要的碳氢化合物，例如石油和天然气。

在共同的新闻稿中，生态部长和经济部长宣布“法国将不再在海上开采石油”。

为了使法国摆脱化石燃料，在2017年通过了一项法律，禁止在法国颁发任何新的碳氢化合物勘探许可证。同一文本规定到2040年逐步停止开发碳氢化合物。

尽管如此，地球之友协会对法国政府的“双面性”感到遗憾。尽管政府已宣布拒绝研究许可证扩展至分散的岛屿，但外交部长让·伊夫·勒·德里安（Jean-Yves Le Drian）同时前往莫桑比克捍卫了法国化石工业在莫桑比克的利益。



核能 - 核电站1号反应堆与法国电网断开连接

这是法国工业史上的第一次。在2020年2月22日星期六，法国电力公司宣布于凌晨2点左右断开位于上莱茵省的费森海姆核电站1号反应堆的连接。

在1970年代建造的法国最古老的核电厂中，第一个900兆瓦的压水反应堆的关闭结束了有关其命运的多年讨论。但是，一些参与反应堆关闭的员工却表示要违抗指令，并且不启动关闭程序，但这些都无济于事。在反应堆关闭之前，费森海姆市陷入了黑暗，这象征着等待它的黑暗和不确定性。在城市的中央广场上，有一百多人在黑暗中聚集，以抗议政府的决定，并谴责人类财政和生态的浪费。相反，反对核能的协会强调，费森海姆电站关闭的第一阶段仍然代表着“非常小的胜利”。

1号反应堆的停工在2020年2月18日的“2020-129号法令”中生效，该法令涉及“废除费森海姆核电站的运行许可”。该法令于2020年6月30日对2号反应堆生效并将其关闭。但是，由于拆除过程会一直持续到2040年，因此必须耐心地等待费森海姆工厂是否关闭。

费森海姆核电站的关闭是一个转折点，对政府而言是“法国能源战略的第一步，旨在逐步平衡能源”，不同类型的能源之间将逐渐减少核电的份额，目前为70%，可再生能源发电的份额也在增加。



能源 - 风力发电：对重新使用义务的修改

在2月18日，法国生态转型部长在参议院经济事务委员会上对风力发电的无政府式发展进行了谴责。这对关于陆上风能的四个法令草案供公众咨询；包括监督风力涡轮机的运行和拆卸。其中三项修改了2011年8月26日的法令，分别涉及根据机密设施命名法（ICPE）在标题2980下获得许可的装置，以及在同一标题下属于声明方式的装置。最后，恢复授权安装。

部长认为，对这些文本的修订首先规定了一项义务，即在安装周期的不同阶段去宣布项目。文本介绍了对设备控制和维护操作可追溯性的新要求。

到2040年，将有50%的叶片将被回收利用。

与有关设备修复的处方相比，这些修改一方面涉及基础的开挖。案文强行规定，所有的基础挖掘安装需要授权，这是声明的基础。新法令为叶片设定了具体的回收目标，到2040至少要达到叶片质量的50%。

另一方面，该法令草案修改了运营人所提供的财务担保初始金额的计算方法，如果被证明是有缺陷的，则必须负责该场地的修复。这些文本草案将在3月17日提交给预防技术风险高级委员会（CSPRT），也将提交给能源高级委员会。他们的定于2020年7月1日生效。



运输 - 轮胎：欧洲联盟理事会通过新的标签法规

在2月25日，欧洲联盟理事会通过了轮胎标签法规的修订版。关于燃油效率和噪音有关的文本中确定了某些环境参数的新规则。该委员会说：“轮胎标签系统旨在减少运输部门的温室气体排放和噪音污染，并改善道路安全”。他还指出“轮胎主要由于其滚动阻力而占车辆燃油消耗的20%至30%”。

此前，该法案是由欧洲委员会于2018年5月提出的，并且是在去年11月欧洲议会与理事会之间达成的临时协议主题。如今，欧洲议会正式批准了它。

理事会规定，该法规的主要修改之一是考虑卡车和公共汽车轮胎以及翻新。一旦有合适的测试方法就可以评估翻新轮胎的性能。同样，新法规引入了新的规定，即增加有关里程和磨损的参数。这些规定旨在减少轮胎磨损产生的微塑料量。

最后，修订后的法规删除了未使用的性能等级。同样，它为显示标签规定了新的义务，更新了标签设计，



判例

第一民事法庭，2019年12月1日，第18-24.381号：

房地产经纪人有义务警告购买者破产的风险：

房地产经纪人一定要告知房地产卖方，买家是否有足够的担保以防止买方破产的风险，这种警告可以被视为合同中应尽的义务。

最高行政法院，2020年2月5日，n 425451

环境项目可以由该地区的省长以外的部门的省长批准，但前提是该部门既要检查批准请求并准备意见，尤其是对环境的评测

英格兰上诉法院，2020年2月27日

在2月27日星期四作出的一项判决中，英格兰上诉法院认为该王国没有履行根据《巴黎协定》作出的承诺。

上周四上午11点，英格兰上诉法院对伦敦希思罗机场的扩建表示拒绝。法院在上诉中裁定扩建部分对环境造成危害。

南特行政上诉法院 - 第2室，2020年1月24日 / n 18NT03462

在最近的判决中，南特行政上诉法院裁决，市政当局拒绝建筑许可，不得以对国家和公司损失机会为由，即使公司是被非法拒绝的受害者。



环境 - 如何对抗光污染？

帕特里克·维格纳尔 (Patrick Vignal) 就夜间照明对生态危害和包容性提出疑问。实际上，大城市经常发生光污染现象，以及能源过度消耗的现象。举例来说，在巴黎和马赛，

尽管当地有超过80万居民，市政当局必须遵守当地的广告法规 (RLP)，但对于在照明没



有任何在后1点和7点后的熄灭规定。但是，关于防止，减少和限制光污染，2018年12月27日法令第2条第III条指出：“定义的非住宅建筑物的灯最早在就寝时间开启并不迟于凌晨1点关闭本文规定了照明时间，但是不适用于人口超过80万的城市，例如巴黎和马赛。

政府充分意识到应对光污染和能源过度消耗的挑战。适用于夜间照明熄灭的规则旨在应对这一挑战，包括在大都市地区。因此，《环境法》第R.581-59条规定，有义务在活动停止后的凌晨1点至凌晨6点之间关闭照明。它还指定，当活动在午夜至早上7点之间停止或开始时，在企业停止活动后最多一小时关闭，并且可以在该活动恢复前一小时点亮。这些规则适用于所有照明，无

并添加了在冰雪上抓地力。

论其位置或相关集聚的规模如何，也与当地广告法规的无关。最后，区分管理照明的规定和管理安装在于这些标志的建筑物内部照明的规定。在最后一个类别中，2018年12月27日引用的法令涉及光污染的预防，减少和限制。



垃圾 - 从大巴黎快车的工作中回收垃圾中增值

在宣布对70%的垃圾进行回收，四年后，实现大巴黎快车的过程中回收的垃圾却不到40%。在2015年通过的《能源绿色增长进行的能源过渡法》要求地方和社区到2020年再利用或直接用于回收利用”建筑工地产生的70%的材料和废物。结果尚不明确，政府正在考虑采取什么措施，以达到从大巴黎快车的工程中挖掘出的材料的70%回收的目标。

从大巴黎快车的工作中回收垃圾是生态与团结过渡部长的任务，他希望可以在循环经济方面成为典范。对于开挖的土地，重要的是找到可能且可持续的恢复方法，首先要考虑的是避免未经授权的沉积。在1月8日的联合委员会，参议员与众议员之间达成协议的主题为“反对垃圾和循环经济的法律”的框架内，通过了一系列规定，以加强对垃圾和循环经济的执行。存放非法废物并促进控制的情况，特别是可以将行政警察的权力给市长到公共场所上，以进行市际合作并集中控制。此外，为了能够开垦这些土地，识别出将要开垦的土地也很重要。在《关于打击浪费和循环经济的法案》的框架内，通过了一项条款，旨在宣布一项已记录在数据库中的有关挖出的土壤运动的信息，以便对这些活动进行追溯，并防止不当的土地在与土壤上的相互作用。因此，这些措施在范围内的应用永久性地提高了大巴黎快车垃圾的回收率。



绿色经济 - Guyot Environnement

成立于1983年，是一家法国废物处理和回收公司。布雷斯特的小企业SME在2018年拥有280多名员工（而15年前为40名）。它的营业额为1.02亿欧元，最终将管理70万吨有价值的原材料。该公司旨在国际上建立自己的地位。去年，GE收购了其在西班牙的Hirumet公司，该公司每年处理220,000吨黑色金属和有色金属材料。经过分类和切割后，它们被出售给该国的钢铁厂和铸造厂。

最近，该公司将为斯德哥尔摩市的一台锅炉提供最终废物的燃料。

该公司每年将为斯德哥尔摩集聚体提供15,000吨这种固体回收燃料 (CSR)，这将使后者能够满足其95%的热水和供暖需求。

该燃料由无法回收的废物制成，因此通常被掩埋。2018年，法国掩埋了1850万吨废物。自2014年以来，Guyot环境每年从不可回收的废物中生产25,000吨这种燃料，但到目前为止，它仅用于水泥制造商来替代化石燃料。根据这份为期三年的新合同，该公司每年将生产40,000吨这种燃料。

目前，该公司每年管理的700,000吨物料中约占10%。这些项目是布列塔尼地区2040年“零垃圾填埋”目标的一部分，该目标是国家循环经济路线图 (FREC) 的一部分。该公司拥有350名员工，2019年实现营业额1.5亿欧元。