



**Le point sur la réglementation environnementale  
des sites industriels automobiles**



**AGIS**  
*Allsure Global  
Insurance Solutions*

Votre partenaire Courtage depuis 40 ans

[www.agis-group.com](http://www.agis-group.com)

## *Point sur la réglementation environnementale des sites industriels automobiles*

Produire des véhicules moins polluants n'est pas la seule exigence environnementale imposée aux constructeurs automobiles. Ceux-ci doivent en outre adapter leur outil de production pour prendre en compte les normes environnementales applicables à leurs sites, lesquelles connaissent une mutation très rapide qu'il est nécessaire d'anticiper.

Bien qu'ils ne soient généralement pas classés Seveso, les sites des producteurs ou équipementiers automobiles peuvent utiliser des substances dangereuses et des procédés potentiellement polluants. À ce titre, comme 500 000 installations en France, ils sont soumis à la réglementation des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) (lire l'encadré ci-contre).

Les sites automobiles sont susceptibles d'être classés sous de nombreuses rubriques de la nomenclature ICPE. L'assemblage des véhicules peut d'abord comporter le travail des métaux et alliages (rubrique 2560) ainsi que les traitements de surfaces (2564-2565). L'activité de peinture implique l'emploi de substances qui peuvent être inflammables (1432-1433) ou toxiques (1131), ces matières devant être stockées en entrepôt couvert (1510). L'application de peinture, de laques ou encore de produits d'étanchéité est classée sous une rubrique spécifique (2940). Certains équipements automobiles nécessitent le stockage sur site de produits dangereux, comme les fluides frigorigènes mis en oeuvre dans les climatiseurs (1185), ou les générateurs de gaz utilisés pour les Airbags ou pour les prétensionneurs de ceinture (1311).

Ensuite, comme de nombreux sites industriels, une usine de production automobile peut avoir recours à des installations de stockage-distribution de carburants (1432-1434-1435), de production de chaleur par combustion (2910), de production de froid par compression de fluides frigorigènes (2920) ou par des tours aéro-réfrigérantes (2921), à des ateliers de charge d'accumulateurs (2925) et même à des sources radioactives scellées atteignant des seuils importants en raison des milliers de détecteurs ioniques de gaz qui peuvent être présents sur un site (1715).

Les installations classables sous l'une ou l'autre de ces rubriques sont soumises à un régime plus ou moins strict en fonction de l'atteinte des différents seuils de classement : déclaration, enregistrement ou autorisation. Les installations d'un site automobile atteignent généralement le seuil d'autorisation pour l'une ou l'autre des rubriques applicables, ce qui a pour effet de placer juridiquement l'ensemble du site sous le régime de l'autorisation et sous la réglementation des ICPE.

## *Point sur la réglementation environnementale des sites industriels automobiles*

La mise en service d'un tel site nécessite une demande d'autorisation préfectorale dont l'instruction inclut notamment une étude d'impact environnemental, une étude de dangers, ainsi qu'une enquête publique. Elle peut donc durer un ou deux ans, voire plus. L'arrêté préfectoral d'autorisation octroyé à l'exploitant est assorti de prescriptions détaillées en matière de sécurité, de rejets dans l'air et dans l'eau, de pollution, de bruit, etc. En outre, l'exploitant doit respecter les prescriptions générales rendues applicables par arrêtés ministériels aux différentes rubriques.

**Les sites automobiles sont susceptibles d'être classés sous de nombreuses rubriques de la nomenclature ICPE. Ils sont alors soumis à un régime plus ou moins strict en fonction de l'atteinte des différents seuils de classement : déclaration, enregistrement ou autorisation.**

## **LES ÉVOLUTIONS À VENIR DE LA RÉGLEMENTATION DES ÉMISSIONS INDUSTRIELLES**

Les émissions industrielles sont régies en Europe depuis 1996 par la directive IPPC (Integrated Pollution Prevention and Control), en application de laquelle les installations les plus émettrices sont, notamment, soumises à un bilan décennal de fonctionnement détaillant les émissions et les mesures mises en place pour les réduire. Ce bilan s'applique, en vertu d'un arrêté ministériel de 2004, aux installations de traitements de surfaces et d'application de peintures dépassant certains seuils (arr. du 29 juin 2004, NOR : DEVP0430217A, modif., JO du 15 août 2004).

Une nouvelle directive du 24 novembre 2010 relative aux émissions industrielles (Industrial Emissions Directive ou IED) a refondu la directive IPPC en élargissant son champ d'application et ses exigences. Les constructeurs automobiles sont susceptibles d'être visés par les obligations spécifiques prévues par cette directive IED pour les activités utilisant des solvants organiques, telles que l'application de revêtements sur les véhicules neufs (art. 57 s. et annexe VII, Dir. 2010/75/UE, 24 novembre 2010 ; JOUE L 334, 17 décembre 2010). Ce nouveau régime, qui devrait amener par ailleurs la refonte de nombreuses rubriques de la nomenclature ICPE et des prescriptions applicables, nécessite encore la publication d'un décret d'application et sa transposition progressive dans les arrêtés ministériels de rubriques.

## **LES GARANTIES FINANCIÈRES POUR MISE EN SÉCURITÉ ET DÉPOLLUTION**

Pour certaines installations, la réglementation des ICPE prévoit l'obligation de constituer des garanties financières afin d'assurer la mise en oeuvre des mesures de sécurité et, le cas échéant, de dépollution des sols en fin d'exploitation. Cette obligation, qui ne concernait initialement que les sites Seveso, les carrières et les installations de stockage de déchets, a été récemment étendue à de nombreuses autres rubriques ICPE.

Certaines de celles mentionnées plus haut, notamment les rubriques 2564, 2565, 2940 et 2910, sont concernées par l'obligation de constituer des garanties financières. Les exploitants des sites automobiles couverts par ces rubriques doivent donc constituer ces garanties à compter du 1er juillet 2012 ou du 1er juillet 2017 selon des seuils quantitatifs définis par un arrêté ministériel du 31 mai 2012 (arr. du 31 mai 2012, NOR : DEVP1223491A ; JO du 1er juillet 2012). En ce qui concerne les installations déjà existantes au 1er juillet 2012, un échéancier progressif de constitution des garanties est prévu. Un second arrêté du 31 mai 2012 détaille les modalités de détermination du montant et de constitution des garanties (arr. du 31 mai 2012, NOR : DEVP 1223490A ; JO du 1er juillet 2012).

La présence dans un véhicule d'une substance identifiée au niveau européen comme « extrêmement préoccupante » et à ce titre « candidate » à l'inclusion dans la liste des substances soumises à autorisation emporte l'obligation pour le constructeur de fournir systématiquement une information sur cette substance au client, voire au consommateur final si celui-ci lui en fait la demande.

## **LES OBLIGATIONS EN CAS DE MODIFICATION DES INSTALLATIONS**

Les évolutions naturelles des installations industrielles sur le plan technologique ou du volume d'activité sont également encadrées par la réglementation ICPE, laquelle exige, si la modification des conditions d'exploitation est substantielle, qu'une nouvelle demande d'autorisation soit déposée. L'appréciation du caractère substantiel de la modification répond à des principes rappelés dans une circulaire du ministère de l'Écologie du 14 mai 2012. S'agissant plus particulièrement d'activités utilisant des solvants, par exemple le mélange et l'application de peintures

## *Point sur la réglementation environnementale des sites industriels automobiles*

ou les traitements de surfaces, les seuils chiffrés au-delà desquels une modification est considérée comme substantielle sont précisés par un arrêté ministériel (arr. du 15 décembre 2009, NOR : DEVP0924342A, modif. ; JO du 20 décembre 2009).

En cas de modification substantielle, les exploitants soumis aux garanties financières doivent non seulement déposer une nouvelle demande d'autorisation, mais également mettre à jour un état de la pollution des sols sur lesquels est sise l'installation. Il est transmis à l'administration préfectorale, au maire, ainsi qu'au propriétaire du terrain et doit être joint à tout contrat de vente ultérieur du terrain (art. L. 512-18, C. env.). Un nouveau décret en date du 4 janvier 2013 impose en outre, lorsque cet état met en évidence une pollution, que l'exploitant propose soit les mesures de gestion de celle-ci et leur calendrier de mise en oeuvre, soit un programme d'études nécessaire à la définition de ces mesures, lesquelles ont vocation à être intégrées dans le nouvel arrêté préfectoral d'autorisation (D. n° 2013-5, 2 janvier 2013 ; JO du 4 janvier 2013).

Enfin, en cas de changement d'exploitant d'un site soumis à garanties financières, ce changement est soumis lui aussi à autorisation préfectorale afin de vérifier les capacités techniques et financières du nouvel exploitant et la constitution par lui des garanties financières.

## **LA RÉGLEMENTATION DES SUBSTANCES ET MÉLANGES CHIMIQUES**

L'exploitation d'un site automobile nécessite en outre l'application de la réglementation spécifique des produits chimiques, laquelle est centrée sur les deux règlements européens applicables aux substances et mélanges. Le règlement Reach du 18 décembre 2006 (Règl. CE n° 1907/2006, 18 décembre 2006, modif. ; JOUE L 396, 30 décembre 2006) est relatif à leur enregistrement, leur évaluation, leur autorisation et leurs restrictions, et le règlement CLP (Classification, Labelling, Packaging) du 16 décembre 2008 régit leur classification, leur emballage et leur étiquetage (Règl. CE n° 1272/2008, 16 décembre 2008, modif. ; JOUE L 353, 31 décembre 2008).

Afin de connaître les obligations qui pèsent sur lui au titre de cette réglementation, l'exploitant identifie d'abord l'ensemble des substances et mélanges qu'il achète et utilise, ainsi que les mélanges qu'il peut être amené à formuler lui-même le cas échéant pour les peintures.

## *Point sur la réglementation environnementale des sites industriels automobiles*

Si l'exploitant achète des substances, mélanges ou articles à un fournisseur situé en dehors de l'Espace économique européen, il peut alors avoir le statut d'importateur et supporter des obligations importantes, sauf si le fabricant initial a nommé dans l'Union européenne un représentant exclusif chargé d'exécuter ces obligations en lieu et place des importateurs.

Les producteurs et importateurs de substances, telles quelles ou contenues dans des mélanges, sont tenus d'enregistrer préalablement celles-ci auprès de l'Agence européenne des produits chimiques (European Chemicals Agency, ou ECHA). Pour les substances déjà existantes en 2006 et préenregistrées avant le 1er décembre 2008, le régime transitoire prévu par le règlement Reach prévoit généralement un enregistrement avant le 1er juin 2013 pour les substances importées en quantités supérieures à 100 tonnes par an, et avant le 1er juin 2018 pour celles importées en quantités supérieures à 1 tonne par an. En outre, l'importation d'une substance figurant à l'annexe XIV du règlement Reach implique d'obtenir préalablement une autorisation de la part de l'ECHA (art. 56, régl. Reach, précit.).

Par ailleurs, l'importateur ou le producteur d'articles destinés à relâcher une substance dans des conditions normales d'utilisation, tels qu'un diffuseur de parfum, un réservoir de liquide de pare-brise ou encore un extincteur portatif, est responsable de l'enregistrement de cette substance sous le règlement Reach si celle-ci représente plus d'une tonne par an dans ces articles (art. 7-1, régl. Reach, précit.).

La présence dans un véhicule d'une substance identifiée au niveau européen comme « extrêmement préoccupante » et à ce titre « candidate » à l'inclusion dans la liste des substances soumises à autorisation emporte l'obligation pour le constructeur de fournir systématiquement une information sur cette substance au client, voire au consommateur final si celui-ci lui en fait la demande (art. 33, régl. Reach, précit.). Cette obligation s'applique si la substance représente 0,1% de la masse de l'article et, à cet égard, le gouvernement français considère que le terme « article » doit s'entendre non pas de l'article global (dans ce cas la voiture), mais de chacun de ses composants, ce qui augmente les chances que cette obligation soit applicable au constructeur qui assemble la voiture (avis, NOR : DEVP1113654V ; JO du 8 juin 2011). Si une telle substance, contenue dans des articles, représente plus d'une tonne par an, le responsable de l'importation ou de la fabrication de ceux-ci devra en outre

## *Point sur la réglementation environnementale des sites industriels automobiles*

procéder à une notification spécifique auprès de l'ECHA (art. 7-2, régl. Reach, précit.).

Enfin, même s'il n'est ni importateur ni fabricant de substances, le constructeur automobile devra, en tant qu'utilisateur en aval, respecter les utilisations prévues par les fiches de données de sécurité (FDS) communiquées par ses fournisseurs (art. 37 s., régl. Reach, précit.). À ce titre, l'échéance d'enregistrement du 1er juin 2013 doit être anticipée pour vérifier que les fournisseurs concernés par elle prendront bien en compte dans leur dossier d'enregistrement les utilisations de la substance qui sont réalisées par l'utilisateur en aval. En tout état de cause, les restrictions prévues à l'annexe XVII du règlement Reach devront également être respectées (art. 67, régl. Reach, précit.).

L'application de ces règlements particulièrement techniques comporte donc de nombreuses obligations, assorties d'exceptions et de particularités, qui justifient un suivi précis de l'ensemble des substances et mélanges utilisés sur le site et une expertise relative à cette réglementation. Par ailleurs, il sera préférable, afin d'éviter les procédures exigeantes d'enregistrement, voire d'autorisation prévues par le règlement Reach, de privilégier des substances déjà enregistrées ou de recourir à des fournisseurs ayant établi un représentant exclusif dans l'Union européenne.

**Il sera préférable, afin d'éviter les procédures exigeantes d'enregistrement, voire d'autorisation, prévues par le règlement Reach, de privilégier des substances déjà enregistrées ou de recourir à des fournisseurs ayant établi un représentant exclusif dans l'Union européenne.**

## **LA NOUVELLE RÉGLEMENTATION DES NANOMATÉRIAUX**

On indiquera enfin le tout nouveau régime applicable à compter de 2013 aux nanomatériaux, car ces « substances à l'état nanoparticulaire » trouvent des applications de plus en plus nombreuses dans les équipements automobiles, par exemple pour réduire le poids des véhicules. La France est pionnière dans la réglementation des nanomatériaux, l'Union européenne n'ayant pas encore légiféré sur ce sujet.

## *Point sur la réglementation environnementale des sites industriels automobiles*

Les constructeurs et équipementiers automobiles peuvent être concernés s'ils importent en France plus de 100 grammes par an de nanomatériaux. Ils doivent alors adresser une déclaration à l'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail (Anses) décrivant les caractéristiques de la substance concernée, les quantités importées, les usages prévus, ainsi que l'identité des utilisateurs professionnels auxquels ils les cèdent le cas échéant. La première déclaration doit être faite au titre de l'année 2012 avant le 1er mai 2013 par voie électronique sur le site <http://www.r-nano.fr> (arr. du 6 août 2012, NOR : DEVP1227946A ; JO du 10 août 2012).

Comme on le voit, les réglementations environnementales qui encadrent l'industrie automobile sont complexes et en mutation constante. Les exploitants doivent donc impérativement se mobiliser pour s'y conformer et, surtout, les anticiper, l'intégration de ces contraintes étant un élément déterminant des systèmes de management environnemental qui se mettent en place progressivement dans l'industrie.

### **Les installations classées pour la protection de l'environnement**

La réglementation des ICPE constitue la plus ancienne et la plus importante police environnementale française. Elle régit les usines, ateliers, dépôts, chantiers, etc., susceptibles de présenter des risques pour la santé, la sécurité, le voisinage, la protection de la nature et des paysages, etc. Les activités visées sont définies dans une nomenclature comportant plusieurs centaines de rubriques. Les installations entrant dans une rubrique sont soumises, en fonction des quantités produites, stockées ou utilisées, à un régime plus ou moins strict : déclaration, enregistrement, autorisation ou autorisation avec servitudes (Seveso). Les exploitants d'installations classées doivent respecter des prescriptions techniques en vue de limiter leurs impacts et sont contrôlés par l'Inspection des installations classées, placée sous l'autorité des préfets.

Pour en savoir plus, voir le site :

[www.installationsclassees.developpement-durable.gouv.fr](http://www.installationsclassees.developpement-durable.gouv.fr)