

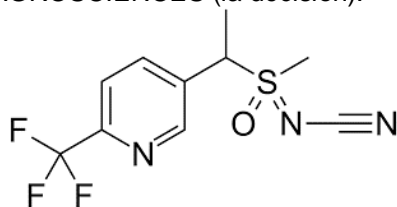
Vers la création d'un fonds d'indemnisation des victimes de pesticides ?

Le Sénat a adopté en première lecture, le 1^{er} février 2018

<https://www.senat.fr/leg/tas17-055.html> une proposition de loi

portant création d'un fonds d'indemnisation des victimes des produits phytopharmaceutiques. Le texte fixe la liste des personnes pouvant obtenir réparation. Sont également définies les modalités d'indemnisation des victimes. Le texte précise également les voies de recours dont dispose le demandeur contre le fonds.

Ce 15 février 2018, SAS DOW AGROSCIENCES (la décision).



La Haute juridiction a confirmé la suspension des autorisations de mise sur le marché des insecticides « Closer » et « Transform » contenant la substance active Sulfoxaflor. Désormais, c'est le jugement au fond de l'affaire par le Tribunal administratif de Nice qui est attendu.

Mercredi 28 mars 2018, le **Conseil d'État** a rendu une décision ordonnant au gouvernement de prendre des mesures concernant la **pollution lumineuse**.

Le gouvernement est sommé par le Conseil d'État, de prendre les mesures nécessaires à l'application de la loi Grenelle 2 du 12 juillet 2010 concernant la pollution lumineuse. Dans une décision rendue le 28 mars, le Conseil d'État donne en effet **neuf mois** au gouvernement pour agir, sous peine d'une astreinte de **500 € par jour de retard**. Ainsi, les associations France Nature Environnement (FNE), l'Association nationale pour

la protection du ciel et de l'environnement nocturnes (ANPCEN) et la Fédération Rhône-Alpes de protection de la nature (Frapna), qui avaient saisi le Conseil d'État fin 2017,



se félicitent de cette décision. « La prévention des pollutions lumineuses fait l'objet de dispositions législatives depuis la loi Grenelle 2 du 12 juillet 2010. »

Ça ne ferait pas économiser de l'énergie aussi ? Et des € ?

H₂, l'ADEME a publié un avis sur l'**hydrogène**, dans lequel elle dresse un bilan des opportunités et contributions de cette filière pour la transition énergétique. La transition énergétique repose avant tout sur des actions en faveur de la maîtrise des consommations d'énergie et de gains en efficacité énergétique dans tous les secteurs. Le recours au vecteur hydrogène apportera des solutions, de la flexibilité, des services pour la mise en œuvre de cette transition, **mais il ne peut conduire à limiter les efforts à engager**, notamment pour la maîtrise des besoins et de l'efficacité énergétique. La récente actualisation du scénario énergie-climat ADEME 2035-2050 rappelle que la tenue de nos objectifs en terme de baisse de consommation d'énergie finale (moins 50% à l'horizon 2050) et de nos émissions de **GES** gaz à effet de serre (-75 % au même horizon) nécessite, dans le domaine des bâtiments et de l'organisation

urbaine : la généralisation des bâtiments **BBC** (Bâtiment basse consommation) / **BEPOS** (Bâtiment à énergie positive) et l'objectif d'un parc BBC à l'horizon 2050 ; le maintien du confort avec une évolution contenue des usages spécifiques de l'électricité ; le recours à des équipements de plus en plus performants ; la rationalisation de l'usage du foncier dans le tertiaire ; etc.



Dans le domaine des **transports** et de la mobilité : la diminution du parc de véhicules individuels et le report vers des modes et comportements nouveaux (covoiturage, auto-partage, recours aux services de mobilité) ; l'évolution des motorisations vers l'électrique et les gaz ; une croissance contenue du transport de marchandises grâce à des restructurations logistiques ; le report de la route vers le rail, le fluvial et le maritime, etc. Dans le domaine de **l'industrie et des procédés industriels** : l'amélioration des technologies de production plus économes en énergie ; une valorisation généralisée des énergies dites « fatales » ou non utilisées comme la chaleur ; le recours à l'écoconception ; l'organisation optimale de l'énergie dans les entreprises grâce notamment à un meilleur suivi, etc. Dans ces différents domaines, le recours au vecteur

hydrogène sera d'autant plus efficace qu'il s'accompagnera de mesures de **maîtrise des besoins et d'efficacité énergétique**.

Dodo, non pas l'animal ! le



problème de sommeil chez le travailleur.

Les personnes concernées présentent un risque d'accident plus élevé et sont

moins performantes (*là cela dépend de la prime liée au rendement*) et plus souvent malades que leurs collègues (*là c'est directement une perte de confort*). Les troubles du sommeil peuvent aussi favoriser les dépressions et les troubles cardiovasculaires. En Suisse (*on ne penserait pas que ça partirait de là-bas...*) les participants à l'atelier « **Bien dormir pour plus de sécurité** » reçoivent des informations sur la fatigue et découvrent l'importance d'un sommeil réparateur pour leur sécurité et leur santé. Ils font le point sur la qualité de leur sommeil et apprennent à décoder les signaux d'alarme exigeant l'intervention d'un spécialiste.

Dans « Questions d'économie de la santé » n° 231 publié en mars, l'Irdes (L'Institut de recherche et documentation en économie de la santé) souligne que la **tarification AT-MP** individualisée contribue à diminuer les accidents du travail dans les petites entreprises. L'étude de l'Institut apporte un éclairage sur l'efficacité de la « tarification à l'expérience partielle »,



en matière d'incitation des entreprises de 20 à 49 salariés à réduire l'incidence des accidents du travail (AT). Ce mode de tarification consiste à moduler les cotisations versées par les entreprises au titre des risques professionnels, selon leur accidentologie passée. En France, comme dans d'autres pays,

cette incitation financière est liée à la taille de la structure. On a tous à l'esprit, le risque de la sous-déclaration, qui n'apporterait que l'inverse de l'effet attendu.

Le Mesta Fusion : un radar multi-infractions

Parmi tous les radars présents sur nos routes, le « radar tourelle » est de loin le plus performant. Capable de flasher 32 véhicules simultanément sur 8 voies, presque aucune infraction ne lui échappe ! Dans sa ligne de mire, les excès de vitesse, bien entendu, mais pas que ! Ce radar est aussi capable de détecter le non-respect du port de la ceinture de sécurité, les



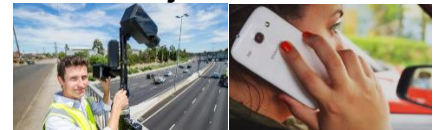
dépassements interdits, les obligations de tourner à gauche ou à droite et la circulation sur les voies interdites. À terme, ce radar devrait aussi avoir la capacité de distinguer le **téléphone au volant**. En France, il n'a pour l'instant été homologué que pour deux infractions : la vitesse et le franchissement de feux rouges.

De façon similaire au « Guide d'application de la Directive 89/686/CEE » relative aux équipements de protection individuelle (ÉPI), un guide pour la période de transition entre la directive et le règlement est disponible depuis le mois d'avril. Il a pour objectif de fournir des éléments facilitant l'interprétation du Règlement 2016/425 de 2016 pour une meilleure application. Les tableaux des classifications des ÉPI par catégorie ont été mis à jour. La problématique de l'interprétation de la période transitoire (Article 47) entre l'application de la Directive et du Règlement est traitée en reprenant partiellement les éléments fournis dans les dernières communications de la Commission européenne.

On regrettera néanmoins que certaines formulations continuent à prêter à confusion et que certaines subtilités ne soient pas accessibles à qui n'aura pas suivi activement (et assidument) les débats concernant cette épineuse question.

DARES, étude 2016, les points négatifs ; hausse du travail dans l'urgence. Les données recueillies témoignent aussi d'une augmentation significative du travail dans l'urgence, particulièrement pour les femmes : 68% déclarent désormais devoir « fréquemment abandonner une tâche pour une autre plus urgente » contre 65 % en 2013. « Cette hausse s'observe surtout pour les employés administratifs (+3 points), les professions intermédiaires et les employés de commerce et de services (+2 points), catégories où les femmes sont plus nombreuses », expliquent les analystes de la Dares. Toutefois, dans le même temps, la pression temporelle ressentie par les travailleurs se tasse légèrement : 45 % des salariés disent devoir se dépêcher « toujours ou souvent », soit un point de moins qu'en 2013

Allo ? Bonjour !



Des Australiens l'ont inventé et les Anglais vont l'adopter. Reste à savoir si vous allez l'adorer...

Souriez, vous êtes flashés.

Tout comme le radar de vitesse, le radar de portable est avant tout un boîtier appareil photo. Placé plus haut, comme sous un pont ou un tunnel, il va capter autant votre plaque d'immatriculation que le conducteur, à travers le pare-brise. La photo est ensuite analysée par un programme de reconnaissance qui déterminera si vous aviez un **téléphone à la main, à l'oreille...** voire un casque-oreillette.

Si oui, vous recevrez directement votre amende : 135 euros et la perte de trois points sur votre permis. On verra si vous souriez toujours à ce moment-là !