Procedure file

Informations de base

COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Directive	2010/0195(COD)
Qualité de l'air: dispositions applicables aux moteurs mis sur le marché dans le cadre du mécanisme de flexibilité Modification Directive 97/68/EC 1995/0209(COD) Sujet 3.40.03 Industrie automobile, cycle et motocycle, véhicules utilitaires et agricoles 3.70.02 Pollution atmosphérique, pollution automobile	Procédure terminée

Acteurs principaux

Parlement européen	Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
	ENVI Environnement, santé publique et sécurité alimentaire	PPE PIETIKÄINEN Sirpa Rapporteur(e) fictif/fictive S&D POC Pavel	09/09/2010
	Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
	ITRE Industrie, recherche et énergie	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
	TRAN Transports et tourisme	S&D SEHNALOVÁ Olga	02/09/2010
Conseil de l'Union européenne	Formation du Conseil	Réunion	Date
	Affaires économiques et financières ECOFIN	3122	08/11/2011
Commission européenne	DG de la Commission	Commissaire	
	Marché intérieur, industrie, entrepreneuriat et PME	TAJANI Antonio	

Evénements clés

07/07/2010	Publication de la proposition législative	COM(2010)0362	Résumé
07/09/2010	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
16/03/2011	Vote en commission,1ère lecture		Résumé
29/03/2011	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A7-0080/2011	
25/10/2011	Résultat du vote au parlement		

25/10/2011	Décision du Parlement, 1ère lecture	T7-0452/2011	Résumé
08/11/2011	Adoption de l'acte par le Conseil après la 1ère lecture du Parlement		
16/11/2011	Signature de l'acte final		
16/11/2011	Fin de la procédure au Parlement		
23/11/2011	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques

Référence de procédure	2010/0195(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Législation
Instrument législatif	Directive
	Modification Directive 97/68/EC 1995/0209(COD)
Base juridique	Traité sur le fonctionnement de l'UE TFEU 114-p1
Autre base juridique	Règlement du Parlement EP 159
Etape de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission parlementaire	ENVI/7/03411

Portail de documentation

Document de base législatif		COM(2010)0362	07/07/2010	EC	Résumé
Document annexé à la procédure		SEC(2010)0828	07/07/2010	EC	
Document annexé à la procédure		SEC(2010)0829	07/07/2010	EC	
Comité économique et social: avis, rapport		CES1158/2010	16/09/2010	ESC	
Projet de rapport de la commission		PE454.694	11/01/2011	EP	
Avis de la commission	TRAN	PE450.581	26/01/2011	EP	
Amendements déposés en commission		PE458.785	23/02/2011	EP	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A7-0080/2011	29/03/2011	EP	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T7-0452/2011	25/10/2011	EP	Résumé
Projet d'acte final		00045/2011/LEX	16/11/2011	CSL	
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière		SP(2011)8697	30/11/2011	EC	

Informations complémentaires

Parlements nationaux	IPEX
Commission européenne	EUR-Lex

Acte final

Directive 2011/88
JO L 305 23.11.2011, p. 0001 Résumé

Qualité de l'air: dispositions applicables aux moteurs mis sur le marché dans le cadre du mécanisme de flexibilité

OBJECTIF: modifier la directive 97/68/CE en ce qui concerne les dispositions applicables aux moteurs mis sur le marché dans le cadre du mécanisme de flexibilité afin d'étendre l'application de ce mécanisme aux moteurs destinés à la propulsion d'autorails et de locomotives.

ACTE PROPOSÉ : Directive du Parlement européen et du Conseil.

CONTEXTE : la directive 97/68/CE fixe le niveau maximal des émissions de monoxyde de carbone (CO), d'hydrocarbures (HC), d'oxydes d?azote (NOx) et de particules (PM) provenant des gaz d'échappement des moteurs Diesel installés sur les engins de construction, agricoles et forestiers, les autorails et locomotives et, les bateaux de la navigation intérieure, des moteurs à vitesse constante et des petits moteurs à essence utilisés sur différents types d'engin. La directive prévoit des phases fixant des valeurs limites d'émission de plus en plus strictes, assorties de délais de mise en ?uvre. Les constructeurs sont tenus de s'assurer que les nouveaux moteurs respectent ces valeurs limites avant d'être mis sur le marché.

La directive 2004/26/CE a introduit la phase de valeurs limites d'émission actuellement applicable à la majorité des moteurs Diesel, dénommée «phase III A». Ces limites seront progressivement remplacées par les limites plus strictes de la phase III B, à compter du 1er janvier 2011. La période pour l'octroi de la réception par type de ces moteurs a commencé le 1er janvier 2010. De nombreuses entreprises de construction d'engins (environ 1500 dans l'UE) sont concernées.

Pour respecter les valeurs limites de la phase III B, les moteurs actuels devront subir d'importantes modifications. Les constructeurs d?équipements devront intégralement revoir la conception de leurs engins afin de pouvoir y intégrer les moteurs modifiés. Ce processus ne peut commencer qu'une fois que le développement du moteur est entièrement achevé. Les solutions techniques permettant aux moteurs de respecter les valeurs limites de la phase III B ne sont généralement pas encore finalisées. Les constructeurs d?équipements ne sont donc pas en mesure de revoir entièrement la conception des engins sur lesquels ils devront installer le moteur. De plus, les coûts encourus par les constructeurs en vue de se conformer aux nouvelles valeurs limites d'émissions sont importants.

La directive 2004/26/CE a également introduit le «mécanisme de flexibilité» afin de faciliter la transition entre les différentes phases fixant des valeurs limites d'émission. Le mécanisme permet aux constructeurs d?équipements de mettre sur le marché, pendant la période séparant deux phases successives de valeurs limites d'émissions de gaz d?échappement, un nombre limité d'engins mobiles non routiers équipés de moteurs qui respectent encore les valeurs limites d'émission de la phase antérieure. Le mécanisme s'applique aux moteurs (Diesel) à allumage par compression utilisés sur les engins de construction, agricoles et forestiers, aux groupes électrogènes et pompes utilisant des moteurs à vitesse constante, mais pas aux locomotives, aux autorails et aux bateaux de la navigation intérieure.

ANALYSE D?IMPACT: une analyse d'impact a été effectuée sur la base des études techniques et de la consultation des parties prenantes. Les différents scénarios envisagés pour les moteurs couverts par le mécanisme de flexibilité existant y sont expliqués, ainsi que la nécessité d'inclure les autorails. À la lumière des conclusions de l'analyse d'impact les locomotives ont été ajoutées au mécanisme de flexibilité.

L'analyse d'impact passe en revue les différentes options, depuis l?application d'un système de mise à la ferraille jusqu?à la modification du pourcentage/nombre autorisé de moteurs prévu dans le mécanisme de flexibilité, en passant par la mise en place d'un système d?échange en vertu duquel les entreprises qui n'utiliseraient pas toute leur flexibilité pourraient vendre leurs droits de flexibilité aux entreprises qui ont besoin de flexibilité supplémentaire. L'option consistant à renforcer le mécanisme de flexibilité existant et à l'élargir à des secteurs non encore inclus a été considérée comme la meilleure option, permettant un juste équilibre entre l'impact sur l'environnement et l'avantage économique tiré, sur une période limitée, d'une réduction des coûts de mise en conformité.

BASE JURIDIQUE : article 114 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE).

CONTENU: la Commission propose de modifier les dispositions du mécanisme de flexibilité pour atténuer davantage les coûts économiques de la transition entre la phase III A et la phase III B, en étendant son application à certains types d'engins mobiles non routiers, tout en maintenant l'entrée en vigueur de la phase III B de valeurs limites d'émission, afin de préserver l'objectif de la directive de réduire les émissions de gaz et de particules polluants dans l'Union.

Certains constructeurs de moteurs ont progressé dans la conception de moteurs pour locomotives conformes à la phase III B, tandis que les constructeurs d?équipements ne sont pas encore entièrement prêts à mettre sur le marché des locomotives conformes à la phase III B à la date du 1er janvier 2012, comme le prévoit la directive. Il est donc apparu nécessaire d'appliquer le mécanisme de flexibilité aux locomotives également.

La présente proposition prévoit d'apporter les modifications suivantes à la directive 97/68/CE:

- une augmentation du pourcentage du nombre de moteurs utilisés sur des engins opérant au sol et mis sur le marché dans le cadre du mécanisme de flexibilité, ce pourcentage devant, pour chaque catégorie de moteur être porté de 20 à 50% des ventes annuelles d'équipements réalisées par le constructeur(s) d?équipements, ainsi qu'une adaptation du nombre maximal de moteurs pouvant être mis sur le marché dans le cadre du mécanisme de flexibilité, à titre de variante optionnelle, pendant la période séparant la phase d?émissions III A de la phase d?émissions III B;
- l'ajout des moteurs destinés à la propulsion d'autorails et de locomotives au mécanisme de flexibilité offrant aux «constructeur(s) d?équipements» la possibilité de mettre sur le marché un nombre limité de moteurs dans le cadre dudit mécanisme.
- ces mesures expireront le 31 décembre 2013.

INCIDENCE BUDGÉTAIRE : la proposition n'a aucune incidence sur le budget de l'Union.

Qualité de l'air: dispositions applicables aux moteurs mis sur le marché dans le cadre du

mécanisme de flexibilité

La commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire a adopté le rapport de Sirpa PIETIKÄINEN (PPE, FI) sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 97/68/CE en ce qui concerne les dispositions applicables aux moteurs mis sur le marché dans le cadre du mécanisme de flexibilité.

La commission parlementaire recommande que la position du Parlement européen adoptée en première lecture suivant la procédure législative ordinaire modifie la proposition de la Commission comme suit :

Définitions : la définition des systèmes de post-traitement des gaz d'échappement aux fins de la réduction des particules devrait préciser que ceux-ci doivent figurer parmi les plus avancés. Une définition juridique claire au niveau communautaire éviterait des difficultés d'interprétation pour les autorités et les constructeurs.

Pourcentage de moteurs : au cours de la phase III B, le pourcentage du nombre de moteurs utilisés pour des applications autres que la propulsion d'autorails, de locomotives et de bateaux de la navigation intérieure mis sur le marché dans le cadre du mécanisme de flexibilité devrait être porté de 20% à 30% de la quantité annuelle d'engins équipés de moteurs de cette catégorie mis sur le marché par le constructeur d'équipements.

Autorails : il conviendrait d'exclure les autorails du mécanisme de flexibilité, selon les dispositions de la directive 2004/26/CE. Le rapport souligne que les autorails conformes aux normes de la phase III B existent déjà et l'on dispose de solutions pour les moteurs. La plupart des autorails empruntent des moteurs aux poids lourds, pour lesquels il existe des solutions au regard des normes III B.

Moteur de remplacement : un moteur de remplacement devant être installé dans un autorail ou une locomotive équipés à l'origine d'un moteur non conforme aux limites de la phase III A ou conforme seulement aux limites de la phase III A devrait respecter au minimum les valeurs limites définies pour la phase III A, lorsque:

- l'application des exigences de la phase III B poserait d'importantes difficultés techniques en termes de gabarit, de charge par essieu, de conception de la carrosserie/du châssis ou de systèmes de contrôle du ou des moteurs pour une exploitation multiple et, en conséquence, compromettrait la viabilité économique du projet; ou
- aucun moteur de phase III B pouvant être installé sur un tel autorail ou une telle locomotive n'est disponible.

Par dérogation, les États membres pourront autoriser la production et le montage de moteurs de remplacement qui ne sont pas conformes aux exigences de la phase III A dans des conditions strictes et sous réserve d'une justification circonstanciée.

Mise sur le marché : les moteurs pourront être mis sur le marché dans le cadre du mécanisme de flexibilité à partir de la date à laquelle la phase III B devient applicable et jusqu'à la fin de ladite phase, mais pas plus tard que trois ans après le début de celle-ci.

Révision de la directive 97/68/CE : pour garantir que la directive révisée soit conforme aux normes de l'Union européenne en matière de bonne qualité de l'air, et à la lumière de l'expérience acquise, des découvertes scientifiques et des technologies disponibles, la Commission, dans la prochaine révision de la directive 97/68/CE, soumise à une analyse d'impact, devrait:

- proposer la création d'une nouvelle phase d'émissions - Phase V - qui doit être adaptée aux exigences des normes Euro VI concernant les véhicules utilitaires lourds;
- introduire de nouvelles exigences en matière de réduction des particules, à savoir une limitation du nombre de particules (PN), s'appliquant à toutes les catégories de moteurs, de manière à garantir une réduction effective des particules ultrafines;
- définir une approche globale afin de promouvoir des dispositions de réduction des émissions et d'encourager la modification des systèmes de post-traitement installés sur la flotte actuelle des engins mobiles non routiers, sur la base de discussions sur des exigences harmonisées concernant la modification des dispositifs de contrôle des émissions, qui se déroulent actuellement sous les auspices de la Commission économique pour l'Europe de l'Organisation des Nations unies (CEE?ONU) ;
- introduire une méthode permettant de tester périodiquement les engins et les véhicules mobiles de manière à déterminer si leurs niveaux d'émission correspondent aux valeurs déclarées lors de l'immatriculation;
- étudier la possibilité d'harmoniser les normes d'émission spécifiques applicables au secteur ferroviaire avec les normes nord-américaines EPA pour assurer la mise à disposition à des prix abordables de moteurs respectant les valeurs limites d'émission fixées.

Qualité de l'air: dispositions applicables aux moteurs mis sur le marché dans le cadre du mécanisme de flexibilité

Le Parlement européen a adopté par 572 voix pour, 68 voix contre et 14 abstentions, une résolution législative sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 97/68/CE en ce qui concerne les dispositions applicables aux moteurs mis sur le marché dans le cadre du mécanisme de flexibilité.

Le Parlement a arrêté sa position en première lecture suivant la procédure législative ordinaire. Les amendements adoptés en plénière sont le résultat d?un compromis négocié entre le Parlement européen et le Conseil. Ils modifient la proposition de la Commission comme suit :

Autorails : le texte amendé exclut les autorails du mécanisme de flexibilité, selon les dispositions de la directive 2004/26/CE.

Réception par type pendant la phase III A des moteurs de propulsion utilisés sur les autorails et les locomotives : par dérogation, les États membres pourront autoriser la mise sur le marché des moteurs suivants pour les autorails et les locomotives:

a) les moteurs de remplacement conformes aux limites de la phase III A, lorsqu'ils sont destinés à remplacer des moteurs d'autorails et de locomotives qui: i) ne répondent pas à la norme de la phase III A; ou ii) répondent à la norme de la phase III A mais ne respectent pas la norme de la phase III B;

b) les moteurs de remplacement non conformes aux limites de la phase III A lorsqu'ils sont destinés à remplacer des moteurs d'autorails dépourvus de commande de conduite et de capacité de mouvement indépendant, pour autant que lesdits moteurs de remplacement répondent à une norme au moins égale à celle des moteurs installés sur les autorails existants de même type.

Les autorisations ne pourront être accordées que dans les cas où l'autorité compétente en matière de réception de l'État membre concerné estime que l'utilisation d'un moteur de remplacement conforme aux exigences de la dernière phase d'émission applicable en date dans l'autorail ou la locomotive en question impliquera d'importantes difficultés techniques.

Une étiquette portant la mention « MOTEUR DE REMPLACEMENT » ainsi que le numéro de dérogation unique correspondant devra être apposée sur lesdits moteurs.

La Commission évaluera les incidences environnementales de cette disposition ainsi que les éventuelles difficultés techniques liées à son respect. À la lumière de cette évaluation, la Commission présentera, le 31 décembre 2016 au plus tard, un rapport d'évaluation accompagné, le cas échéant, d'une proposition législative prévoyant une date d'expiration de cette disposition.

Période limitée : les règles régissant le mécanisme de flexibilité devraient être adaptées afin d'étendre l'application de ce dernier aux moteurs destinés à la propulsion de locomotives pour une période strictement limitée.

Pourcentage de moteurs : un considérant précise qu?au cours de la phase III B, le nombre maximum de moteurs utilisés pour des applications autres que la propulsion d'autorails, de locomotives et de bateaux de la navigation intérieure pouvant être mis sur le marché dans le cadre du mécanisme de flexibilité devrait être porté de 20% à 37,5% de la quantité annuelle d'équipements comportant des moteurs de cette catégorie mis sur le marché par le fabricant d'équipements.

Une variante optionnelle permettant de mettre sur le marché un nombre fixe de moteurs dans le cadre du mécanisme de flexibilité devrait être disponible. Ce nombre fixe de moteurs devrait aussi être révisé et ne devrait pas dépasser les plafonds de la section 1.2.2. de l'annexe XIII de la directive 97/68/CE.

Programmes de soutien aux entreprises : les entreprises qui travaillent avec des machines relevant du champ d'application de la directive devraient bénéficier des programmes européens de soutien financier ou de tout programme d'aide pertinent des États membres. Ces programmes d'aide devraient viser à encourager la mise en ?uvre rapide de normes d'émission les plus élevées.

Révision de la directive 97/68/CE : pour garantir que la directive révisée soit conforme aux normes de l'Union en matière de bonne qualité de l'air, et à la lumière de l'expérience acquise, des découvertes scientifiques et des technologies disponibles, la Commission devrait envisager, dans la prochaine révision de la directive 97/68/CE, et sous réserve d'une analyse d'impact:

- l'établissement d'une nouvelle phase d'émissions - phase V - sur la base des exigences des normes Euro VI concernant les véhicules utilitaires lourds, sous réserve de faisabilité technique;
- l'introduction de nouvelles exigences en matière de réduction des émissions de particules, à savoir une limitation du nombre de particules, s'appliquant, sous réserve de faisabilité technique, à toutes les catégories de moteurs à allumage par compression, de manière à garantir une réduction effective des particules ultrafines;
- la définition d'une approche globale afin de promouvoir des dispositions de réduction des émissions et d'encourager la modernisation des systèmes de post-traitement installés sur la flotte actuelle des engins mobiles non routiers, sur la base des discussions qui se déroulent actuellement sous les auspices de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies concernant des exigences harmonisées pour la modernisation des dispositifs de contrôle des émissions; cette approche devrait encourager les efforts consentis par les États membres en vue d'améliorer la qualité de l'air et de promouvoir la protection des travailleurs;
- l'introduction d'une méthode permettant de tester périodiquement les engins et les véhicules mobiles non routiers de manière à déterminer, en particulier, si leurs niveaux d'émission correspondent aux valeurs déclarées lors de l'immatriculation;
- la possibilité d'autoriser, sous certaines conditions, des moteurs de remplacement qui ne sont pas conformes aux exigences de la phase III A pour les autorails et les locomotives;
- la possibilité d'harmoniser les normes d'émission spécifiques applicables au secteur ferroviaire avec les normes pertinentes au niveau international pour assurer la mise à disposition à des prix abordables de moteurs respectant les limites d'émission fixées.

Le texte souligne que la crise économique et financière mondiale actuelle ou toutes autres fluctuations économiques conjoncturelles ne doivent cependant pas conduire à un affaiblissement des normes environnementales. C?est pourquoi cet exercice de révision de la directive 97/68/CE devrait donc être considéré comme exceptionnel.

Qualité de l'air: dispositions applicables aux moteurs mis sur le marché dans le cadre du mécanisme de flexibilité

OBJECTIF : modifier la directive 97/68/CE en ce qui concerne les dispositions applicables aux moteurs mis sur le marché dans le cadre du mécanisme de flexibilité afin d'aider les constructeurs de moteurs à faire face aux difficultés temporaires rencontrées par le secteur manufacturier.

ACTE LÉGISLATIF : Directive 2011/88/UE du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 97/68/CE en ce qui concerne les dispositions applicables aux moteurs mis sur le marché dans le cadre du mécanisme de flexibilité.

CONTENU : à la suite dun accord avec le Parlement européen en première lecture, le Conseil a adopté une directive modifiant la directive 97/68/CE en ce qui concerne les dispositions applicables aux moteurs mis sur le marché dans le cadre du mécanisme de flexibilité afin d'aider les constructeurs de moteurs à s'adapter progressivement au renforcement des exigences environnementales et à faire face aux difficultés découlant de l'actuelle crise économique. La délégation danoise a voté contre.

La directive 97/68/CE fixe le niveau maximal des émissions de monoxyde de carbone (CO), d'hydrocarbures (HC), d'oxydes d'azote (NOx) et de particules (PM) provenant des gaz d'échappement des moteurs Diesel installés sur des engins mobiles non routiers et participe à la protection de la santé humaine et de l'environnement.

La directive 97/68/CE prévoit en outre que les valeurs limites d'émission actuellement applicables pour la réception par type de la majorité des moteurs diesel conformes à la phase III A doivent être remplacées par les limites plus strictes de la phase III B. Ces limites s'appliquent à compter du 1er janvier 2010 en ce qui concerne la réception par type desdits moteurs et à compter du 1er janvier 2011 en ce qui concerne leur mise sur le marché.

Le mécanisme de flexibilité permet aux fabricants d'équipements d'acheter, durant la phase d'émissions applicable, un nombre limité de

moteurs non conformes aux limites d'émission applicables durant cette phase, mais qui répondent aux exigences de la phase précédant immédiatement la phase applicable.

La présente directive modifie les dispositions du mécanisme de flexibilité prévues dans la directive 97/68/CE:

1°) en portant de 20% à 37,5% des ventes annuelles des constructeurs le pourcentage de moteurs pouvant être mis sur le marché tout en respectant les valeurs limites d'émission de la phase antérieure,

2°) en étendant également de telles mesures de flexibilité aux moteurs utilisés sur les locomotives, et

3°) en prévoyant une dérogation limitée pour les moteurs de remplacement destinés aux autorails et aux locomotives. Les autorisations ne pourront être accordées que dans les cas où l'autorité compétente en matière de réception de l'État membre concerné estime que l'utilisation d'un moteur de remplacement conforme aux exigences de la dernière phase d'émission applicable en date dans l'autorail ou la locomotive en question impliquera d'importantes difficultés techniques. Une étiquette portant la mention « MOTEUR DE REMPLACEMENT » ainsi que le numéro de dérogation unique correspondant devra être apposée sur lesdits moteurs.

La Commission évaluera les incidences environnementales de cette disposition dérogatoire ainsi que les éventuelles difficultés techniques liées à son respect. À la lumière de cette évaluation, la Commission présentera, le 31 décembre 2016 au plus tard, un rapport d'évaluation accompagné, le cas échéant, d'une proposition législative prévoyant une date d'expiration de cette disposition.

Révision de la directive 97/68/CE : pour garantir que la directive révisée soit conforme aux normes de l'Union en matière de bonne qualité de l'air, et à la lumière de l'expérience acquise, des découvertes scientifiques et des technologies disponibles, la Commission devrait envisager, dans la prochaine révision de la directive 97/68/CE, et sous réserve d'une analyse d'impact:

- l'établissement d'une nouvelle phase d'émissions - phase V - sur la base des exigences des normes Euro VI concernant les véhicules utilitaires lourds, sous réserve de faisabilité technique;
- l'introduction de nouvelles exigences en matière de réduction des émissions de particules ;
- la définition d'une approche globale afin de promouvoir des dispositions de réduction des émissions et d'encourager la modernisation des systèmes de post-traitement installés sur la flotte actuelle des engins mobiles non routiers ;
- l'introduction d'une méthode permettant de tester périodiquement les engins et les véhicules mobiles non routiers de manière à déterminer, en particulier, si leurs niveaux d'émission correspondent aux valeurs déclarées lors de l'immatriculation;
- la possibilité d'autoriser, sous certaines conditions, des moteurs de remplacement qui ne sont pas conformes aux exigences de la phase III A pour les autorails et les locomotives;
- la possibilité d'harmoniser les normes d'émission spécifiques applicables au secteur ferroviaire avec les normes pertinentes au niveau international pour assurer la mise à disposition à des prix abordables de moteurs respectant les limites d'émission fixées.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 13/12/2011.

TRANSPOSITION : 24/11/2012.