



Feuille Réglementaire Environnement Transport

L'Actualité Réglementaire Environnementale Transport & Logistique

Mensuel // Juillet/Août 2016 // N°18

europa

19 grandes entreprises veulent des normes sur les poids lourds

pollution de l'air

Les véhicules les plus polluants bientôt exclus des centres-villes

gaz naturel

Une 1^{ère} station pour Axegaz

connaître

- 2 ► Sanofi rejoint Together for Sustainability / Des eaux usées au BioGNL / Aura Light « Bosch » sur l'éclairage
- 3 ► Chep reconnu pour sa RSE / Total acquiert Saft / Geodis, le marquage éco-responsable
- 4 ► FM Logistic est « happy » / Un groupe froid innovant pour Sainsbury's
- 5 ► 19 grandes entreprises veulent des normes sur les poids lourds / La 1^{ère} station GNL d'Axègaz
- 6 ► Le GNL selon XPO Logistics / Les odeurs en question à Bonneuil
- 7 ► Vers une route moins énergivore
- 8 ► Volvo Trucks réduit la consommation

comprendre

- 9 ► Marchandises dangereuses : vers plus de contrôles / Les européens roulent à l'huile de palme
- 10 ► Le label « Objectif CO₂ » est lancé

agir

- 11 ► Moins de pollution en aéroports / Clarification sur la teneur en soufre
- 12 ► Qui doit trier les petits papiers ? / Fin de l'autorisation des stations carburant
- 13 ► Des règles pour le solaire dans les ICPE / L'occasion entre au garage / L'audit énergétique en ligne

anticiper

- 14 ► Pollution de l'air : nouveau classement des véhicules
- 15 ► Des politiques publiques sur l'air qui doivent évoluer
- 16 ► Consultation sur l'arrêté 1510
- 17 ► Information CO₂ : ce qui va changer
- 25 ► L'hydrogène bientôt classé ICPE / Moins de soufre en mer

19 multinationales réclament des normes sur les poids lourds

L'instauration de normes sur l'efficacité énergétique des poids lourds permettrait d'économiser des milliards d'euros, conduirait à des produits moins chers, protégerait l'environnement et améliorerait l'indépendance énergétique en Europe. C'est du moins la position défendue par 19 entreprises internationales qui ont écrit à la Commission européenne pour modifier en ce sens la politique européenne.

Le transport routier représente 20% des émissions de gaz à effet de serre en Europe et, alors que les poids lourds représentent 5% des véhicules roulant, ils comptent pour 25% des consommations d'énergie du secteur. Respecter les engagements européens sur le changement climatique et l'Accord de Paris signé fin 2015 nécessiterait des efforts importants sur le secteur des transports routiers de marchandises, d'après les signataires, dont IKEA, Nestlé, Philips, DB Schenker, Deutsche Post DHL, Mercadona, Colruyt et Kingfisher.

Considérant que les chargeurs doivent prendre leur part dans la réduction des émissions de gaz à effet de serre, les signataires considèrent que beaucoup d'entre eux ont déjà mis en œuvre des programmes visant à réduire leurs impacts.

Contrairement aux travaux actuellement en cours à Bruxelles, les entreprises signataires considèrent que la simple introduction d'une procédure de test et de suivi des émissions de CO₂ des poids lourds ne suffira pas à développer une gamme de véhicules efficaces énergétiquement.

Les signataires appellent donc la Commission à introduire des normes d'émissions pour les véhicules lourds en matière de CO₂, comme cela est déjà fait au Japon, en Chine ou aux États-Unis.

D'après Bart Vandewaetere, en charge des relations avec les institutions européennes chez Nestlé, le groupe travaille avec ses partenaires pour limiter les consommations de carburant et les émissions de gaz à effet de serre en optimisant l'organisation logistique, en limitant les trajets à vide, en maximisant les chargements. La réduction de la consommation des poids lourds permettrait de réduire encore ces consommations, alors

que l'optimisation logistique a été maximisée. D'après les signataires, alimenter un poids lourds en carburant coûte 35.000€ aux entreprises par an (sur la base d'une consommation moyenne de 34,5l/100km sur 120.000km par an et un prix du carburant de 0,9€/litre). Réduire de 35% la consommation des poids lourds permettrait d'économiser 10.000€ par an et par véhicule et de limiter de 37 millions de tonnes les gaz à effet de serre émis.

La lettre transmise à la Commission européenne appelle les décideurs à introduire des normes de consommations pour les poids lourds dans le cadre de la révision de la réglementation sur les émissions de CO₂ de la route pour l'après 2020.

Les signataires : Transport & Environment, IKEA, Nestlé, DB Schenker, Philips, Mercadona, Deutsche Post DHL, Kingfisher, Colruyt, the Price of Wales's Corporate Leaders Group, Smart Freight Centre, TIP Trailer Services, Heathrow Airport, Fundación Ecología y Desarrollo (ECODES), Quercus, 2Celsius, Associação Nacional de Transportadoras Portuguesas (ANTP), Associação Nacional de Transportadores Públicos Rodoviários de Mercadorias (ANTRAM), and Fondazione per lo Sviluppo Sostenibile.

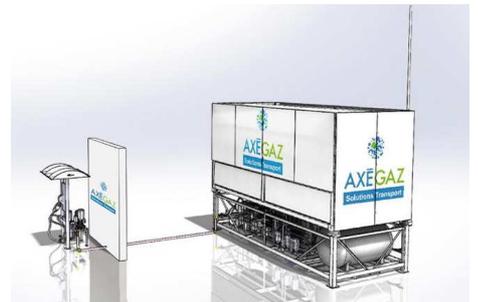


La 1^{ère} station GNL d'Axègaz

La première station-service publique de GNL (Gaz Naturel Liquéfié) développée par Axègaz Solutions Transport est opérationnelle sur le CRT de Lille-Lesquin.

Du sud de Lille, la première station-service GNL du projet européen LNG Motion (voir Le FRET n°16), a été inaugurée fin mai au CRT de Lille-Lesquin. A terme, ce réseau devrait compter 42 stations dans 9 pays européens.

Cette première installation s'appuie sur la solution développée par Axègaz de station-service mobile et compacte de 20 m³ de capacité.



La station-service lilloise est accessible en libre-service au moyen d'une carte Axègaz. Délivrée gratuitement, elle identifie automatiquement le conducteur et l'immatriculation du véhicule.

Le site peut ravitailler jusqu'à une vingtaine de véhicules de façon régulière avec remontée des prises de carburant au client transporteur.

D'après Axègaz, dès 15c€ d'écart entre le kilo de gaz et le litre de gazole, le surcoût d'un véhicule gaz est amorti en moins de 2 ans à partir de 100 000 km par an. Par ailleurs, le temps nécessaire au conducteur pour faire son plein en GNL est équivalent à celui du gazole.

En 2016, le réseau LNG Motion se développera sur l'axe Lille - Paris - Lyon - Marseille, avec de nouvelles stations à Sainte-Geneviève-des-Bois (Ile-de-France), Dijon, Corbas et Orange.

Axègaz : www.axegaz.com

Le label « Objectif CO₂ » est lancé

Le lancement du Label « Objectif CO₂ » le 18 mai dernier annonce une nouvelle étape pour l'appropriation par la profession du transport routier de marchandises des enjeux environnementaux et plus particulièrement des émissions CO₂.



Il était temps en effet, pour l'ADEME de développer un nouveau dispositif, toujours volontaire, qui soit susceptible de produire à la fois des résultats, structurant pour une contribution quantifiable à l'effort à produire dans la baisse des émissions françaises, et surtout motivant, porteur de sens pour les dirigeants des entreprises déjà engagées ou en devenir de l'être, qu'elles soient des organisations de type grands groupes ou des PME à implantation régionale.

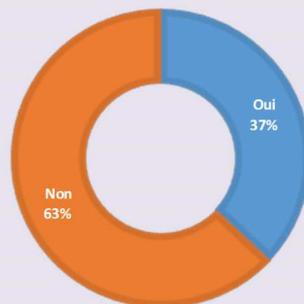
Le Label « Objectif CO₂ » a pour vocation de qualifier le niveau des émissions produites par chacune de ces entreprises en leur accordant, à l'issue d'un processus double, une « évaluation de la performance » exprimée en tCO₂/t.km. Le principe consiste à comparer le niveau d'émissions de l'entreprise à un référentiel européen construit à partir de la base de données HBEFA qui concentre les données de consommations de l'Union européenne.

Ce dispositif est en quelque sorte le deuxième étage de la fusée « les transporteurs s'engagent », même s'il reste dissocié de la « Charte Objectif CO₂ » qui a été développée par l'Ademe depuis 2008. La charte consiste à dégager des axes de progrès et à jalonner une démarche d'entreprise sur 3 ans, marquant ainsi son engagement dans sa maîtrise de ses émissions, s'appuyant sur une déclaration de ses données d'activités, encadrées et contrôlées par un réseau de chargés de missions (au départ composé de profils, périmètres d'action et expériences très diverses selon les régions), progressivement repris par l'AFT.

Avec le label, nous franchissons une étape beaucoup plus ambitieuse dans la mesure où l'entreprise prend le risque de confronter ses performances à celles considérées comme représentative de la profession en Europe. Le cœur de la démarche consiste à s'assurer que les données renseignées sur le portail Ademe sont bien représentatives de l'activité réelle.

Un dispositif peu connu

D'après la 22^{ème} enquête annuelle de l'AFT sur les besoins en emplois et en formations dans les fonctions logistiques, 2/3 des prestataires transport-logistique interrogés ne connaissent pas le label. 55% des répondants qui connaissent ce dispositif n'excluent pas de s'y engager en 2016. 46% de ceux qui ne le connaissent pas souhaiteraient avoir des informations.



Pourcentage d'établissements déclarant connaître le nouveau "Label Objectif CO₂"

Le dispositif est ouvert à toute entreprise de TRM, quelle que soit sa taille, pour les flux réalisés en France. L'entreprise accède au site Ademe et ouvre un compte. Elle rentre, de manière volontaire, qu'elle soit ou non déjà

« chartée », ses données d'activités sur un exercice de 12 mois, en ayant préalablement analysé de façon très fine son parc véhicules. En effet, le référentiel HBEFA introduit une notion de catégories de véhicules (de l'ensemble routier jusqu'au porteur, VUL) qui oblige l'entreprise à elle-même séparer son parc selon des critères identiques afin d'obtenir une cohérence dans la notation.

À l'issue de cette première étape, ses données d'activités (poids, km, consommations de carburant), elle reçoit une fiche de recevabilité de l'Ademe dans laquelle elle prend connaissance de sa performance et peut alors décider d'aller plus loin en demandant, si elle le souhaite, la réalisation d'un audit, qui est la seconde étape au cours de laquelle l'entreprise va livrer ses « secrets de fabrication ». C'est cette étape qui est vraiment clé dans la mesure où elle va garantir un haut niveau de fiabilité et une démarche véritablement enrichie.

Nicolas Rogier
Garrulus Consulting

Programme Objectif CO₂ :
www.objectifco2.fr/

Un financement possible

L'Association pour le développement de la formation professionnelle dans le transport (AFT) aide financièrement les transporteurs routiers désireux de se lancer dans la labellisation.

L'AFT prévoit l'accompagnement de 1.500 entreprises, l'engagement de 400 entreprises dans le cadre de la charte Objectif CO₂ et la labellisation de 300

entreprises sur la période 2016-2017, avec un minimum de 75 labels en 2016.

Pour atteindre les objectifs fixés, l'AFT et l'Ademe ont sélectionné et formé une dizaine d'auditeurs, qui auront pour charge de visiter les entreprises candidates et évaluer leur conformité vis-à-vis du référentiel officiel. Les audits devraient commencer sous peu.

Catégorie	Salariés	Contribution des entreprises	Aide maximum prise en charge par l'AFT
Micro-entreprise	<10	400€	2300€
Petite entreprise	<50	800€	1900€
Moyenne entreprise	<250	1600€	1100€
Grande entreprise	>250	3200€	400€

Des règles pour le solaire dans les ICPE

Un nouvel arrêté vient détailler les règles d'implantation d'équipements de production d'électricité photovoltaïque dans les Installations Classées soumises à autorisation.

L'arrêté vient modifier l'arrêté du 4 octobre 2010 relatif à la gestion des risques dans les Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) soumises à autorisation. Il intègre ainsi les règles à suivre pour implanter ces équipements sur les sites.



Les dispositions de l'arrêté sont applicables aux équipements de production d'électricité utilisant l'énergie solaire photovoltaïque, positionnés en toiture, en façade ou au sol.

Les règles détaillées concernent à la fois la déclaration aux Autorités, les caractéristiques techniques minimales, les règles de sécurité, les études de dangers ou encore l'exploitation.

Arrêté du 25 mai 2016 modifiant l'arrêté du 4 octobre 2010 relatif à la prévention des risques accidentels au sein des installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation (JO du 31 mai 2016)

L'occasion entre au garage

A partir du 1^{er} janvier 2017, les garages devront proposer à leurs clients l'utilisation de pièces détachées d'occasion pour leurs réparations.

Un nouveau décret fixe les modalités et les conditions selon lesquelles les garagistes intervenant sur les voitures particulières et les camionnettes doivent mettre les consommateurs à même d'opter pour l'utilisation, pour certaines catégories de pièces de rechange, de pièces issues de l'économie circulaire, à la place de pièces neuves.

Cette nouvelle obligation ne concerne cependant pas :

- Les réparations réalisées à titre gratuit, ou sous garanties contractuelles
- Les cas où les pièces d'occasion ne sont pas disponibles dans un délai compatible avec le délai d'immobilisation du véhicule
- Les cas où les pièces de rechange d'occasion sont susceptibles de présenter un risque important pour l'environnement, la santé publique ou la sécurité routière.

Les catégories de pièces de rechange automobiles issues de l'économie circulaire concernées sont les suivantes :

- Les pièces de carrosserie amovibles
- Les pièces de garnissage intérieur et de la sellerie
- Les vitrages non collés
- Les pièces optiques
- Les pièces mécaniques ou électroniques, à l'exception de celles faisant partie des trains roulants, des éléments de la direction, des organes de freinage, des éléments de liaison au sol qui sont assemblés, soumis à usure mécanique et non démontables.

Décret n°2016-703 du 30 mai 2016 relatif à l'utilisation de pièces de rechange automobiles issues de l'économie circulaire (JO du 31 mai 2016)

Les audits énergétiques en ligne

La plate-forme informatique de recueil des audits énergétiques est en ligne.

L'article L233-1 du code de l'énergie prévoit que les entreprises soumises à l'obligation d'audit énergétique transmettent par voie électronique les bilans réalisés.



La plate-forme de recueil des audits obligatoires est aujourd'hui active à l'adresse suivante : <http://audit-energie.ademe.fr>.

Les documents justifiant la réalisation de l'audit réglementaire ne doivent donc plus être transmis par courrier.

Arrêté du 20 mai 2016 relatif aux données à renseigner et aux catégories d'utilisateur concernant la plate-forme informatique prévue par l'article L. 233-1 du code de l'énergie (JO du 31 mai 2016)

Qui doit faire son audit ?

La réglementation impose que les entreprises doivent réaliser un audit énergétique dans deux cas :

- lorsqu'elles ont un effectif supérieur ou égal à 250 personnes
- lorsqu'elles ont un chiffre d'affaires annuel qui excède 50M€ et un total de bilan qui dépasse 43M€.

Les entreprises concernées devaient réaliser leur premier audit énergétique pour le 5 décembre 2015. Le ministère de l'Ecologie a annoncé un délai supplémentaire pour la transmission des justificatifs de réalisation de cet audit, les entreprises pouvant les remettre jusqu'au 30 juin 2016 (voir Le FRET n°13).

Information CO₂ : ce qui va changer

L'obligation d' « Information CO₂ » va connaître des modifications réglementaires. Attestation de la conformité de la méthode de calcul utilisée, intégration d'autres gaz à effet de serre, mise à jour des facteurs d'émission : le FRET fait le point sur les évolutions attendues.



L'obligation d'affichage des émissions de CO₂ des prestations de transport a été intégrée à la loi du 12 juillet 2010 dite "Grenelle 2". 4 textes complémentaires sont aujourd'hui parus sur le sujet :

- L'article L1431-3 du code des transports (article 228-II de la loi "Grenelle" n°2010-788 du 12 juillet 2010). Cet article énonce l'obligation suivante : "Toute personne qui commercialise ou organise une prestation de transport de personnes, de marchandises ou de déménagement doit fournir au bénéficiaire de la prestation une information relative à la quantité de dioxyde de carbone émise par le ou les modes de transport utilisés pour réaliser cette prestation".
- Le décret n°2011-1336 du 24 octobre 2011 qui formalise le principe de l'affichage de l'"information CO₂" et précise les modalités de mise en oeuvre.
- L'arrêté du 10 avril 2012 qui fixe les valeurs par défaut (niveau 1) et les facteurs d'émission.
- Le deuxième arrêté du 10 avril 2012 qui fixe la date d'application de la mesure.

La loi sur la transition énergétique a introduit une double modification:

- La première étend le champ de l'information à d'autres gaz à effet de serre que le dioxyde de carbone seul.
- La seconde modification concerne le périmètre d'application géographique de l'information, désormais obligatoire pour les transports dont le départ **et** la destination sont sur le territoire national. Les précédentes dispositions s'appliquaient à toute prestation de transport ayant son point d'origine **ou** de destination situé sur le territoire national.

Sont concernés :

- Tous les modes de transport (routier, fluvial, aérien, maritime et ferroviaire)
- Marchandises et voyageurs
- Toute entreprise quelle que soit sa taille
- Les activités de transport et de com-

mission de transport

- Les prestations pour compte d'autrui (le compte-propre est exclus)

A noter : les activités de location, avec ou sans conducteur, sont exclues.

Le premier projet d'arrêté présenté par le Ministère chargé de l'écologie met à jour les facteurs d'émission qui doivent être utilisés pour calculer les émissions de gaz à effet de serre liées aux prestations de transport. Cet arrêté viendrait donc modifier l'arrêté du 10 avril 2012. A noter par ailleurs, qu'après la modification de ces facteurs d'émission par décret, les prochaines mises à jour ne seront plus publiées mais seront disponibles sur le site internet www.basecarbone.fr ou auprès de l'Ademe (20, avenue du Grésillé, BP 90406, 49004 Angers Cedex 01).

Le deuxième arrêté indique les modalités selon lesquelles un prestataire de transport peut faire attester la conformité de sa méthode de calcul. Les prestataires de transport pourront ainsi désormais faire attester leur méthode de calcul, pour une période de trois ans, par un organisme accrédité indépendant.

Cette attestation sera évaluée sur la base d'un référentiel, qui sera mis en ligne sur le site internet du ministère chargé de l'écologie.

Si le prestataire de transport modifie sa méthode de calcul de ses émissions de gaz à effet de serre, il devra solliciter une nouvelle attestation de conformité pour la période restant à courir.*

Un nouveau décret devrait aussi modifier les gaz à effet de serre pris en compte dans cette obligation. Ainsi, comme le prévoit la loi sur la transition énergétique, l'ensemble des gaz à effet de serre devront désormais être pris en compte et non plus uniquement le CO₂.

Projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 10 avril 2012 pris pour l'application des articles 5, 6 et 8 du décret n°2011-1336 du 24 octobre 2011 relatif à l'information sur la quantité de dioxyde de carbone émise à l'occasion d'une prestation de transport

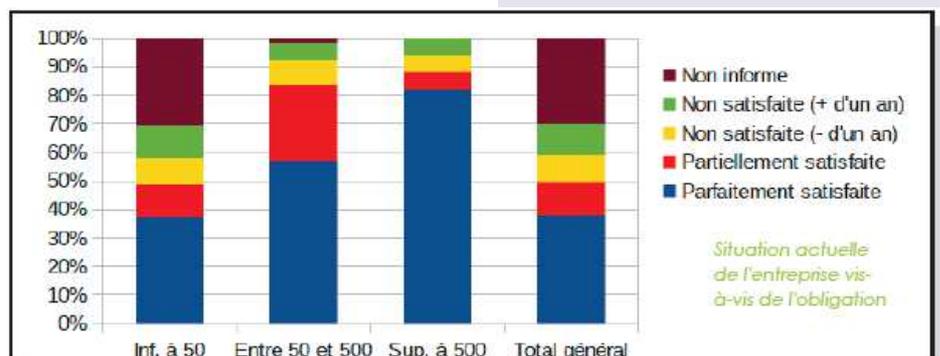
Projet d'arrêté pris pour l'application de l'article D. 1431-19 du code des transports

Projet de décret portant modification des articles D. 1431-1 à D. 1431-23 du code des transports

Une application non généralisée

D'après un récent rapport du Ministère, 40% des prestataires de transport déclareraient satisfaire l'obligation, 10% partiellement et 10% prévoient de le faire dans moins d'1 an.

25% des prestataires de transport déclareraient ne pas connaître cette obligation.



L'hydrogène bientôt classé ICPE

Le Ministère chargé de l'écologie a mis en consultation un projet de décret créant des rubriques ICPE pour le stockage et la distribution d'hydrogène, notamment pour les transports.

De nouveaux usages de l'hydrogène sont aujourd'hui envisagés pour le stockage de l'énergie électrique, son transport, la conversion du gaz en électricité, l'alimentation de véhicules ou bien encore l'injection d'hydrogène dans le réseau en mélange avec le gaz naturel.

Pour le Ministère, ces nouveaux usages présentent des risques, pour certains nouveaux, en particulier lorsqu'ils peuvent concerner un public qui n'est pas rompu aux pratiques de l'industrie chimiques et aux risques associés.

Le Ministère considère donc ainsi qu'il est nécessaire d'adapter le cadre réglementaire national existant pour prendre en compte ces nouveaux projets.

Ainsi le projet de décret prévoit la création de deux nouvelles rubriques au sein de la nomenclature des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE), l'une relative à la production d'hydrogène par électrolyse de l'eau, l'autre relative aux installations de distribution d'hydrogène pour les véhicules.

Ces deux nouvelles rubriques s'inscriront en complément des rubriques existantes relatives à l'hydrogène (la première, la 3420, relative aux obligations issues de la directive IED, portant sur la fabrication d'hydrogène en quantité industrielle par transformation chimique ou biologique de produits chimiques inorganiques et la deuxième, la 4715, liée aux aspects relatifs aux risques accidentels et portant sur la quantité d'hydrogène susceptible d'être présente dans l'installation.

Moins de soufre en mer

Un projet de loi limiterait la teneur en soufre des carburants marins.

L'annexe VI de la Convention internationale MARPOL a établi des limites d'émissions de soufre pour les navires. Ces dispositions ont été intégrées dans le droit européen par la directive 1999/32/CE modifiée par la directive 2012/33/UE du 21 novembre 2012.

L'ordonnance que la France veut ratifier aujourd'hui modifie le code de l'environnement en précisant les seuils d'émissions de soufre à respecter en mer et à quai ainsi que les sanctions pénales. Elle prévoit que :

- ces seuils sont fixés à 0,1% en masse dans les zones de contrôle des émissions de soufre et 1,5% en dehors de ces zones jusqu'au 31 décembre 2019 pour les navires à passagers et 3,5% pour les autres navires, puis 0,5% ensuite pour l'ensemble des navires
- les navires à quai durant plus de 2h consécutives doivent utiliser des combustibles marins dont la teneur en soufre est inférieure ou égale à 0,1% en masse
- les infractions à ces dispositions sont passibles d'un an d'emprisonnement et de 200.000€ d'amende.

Les services du ministère contrôleront l'application de cette réglementation. En 2016, 630 contrôles seront réalisés.

Le Gouvernement a annoncé que la France défendra devant l'organisation maritime internationale (OMI) l'anticipation à 2020 de l'échéance de diminution de la teneur en soufre des carburants marins au lieu de 2025, délai maximum prévu.

Rubrique n°	Dénomination	Classement
1415	Production d'hydrogène par électrolyse de l'eau : Production en quantité supérieure ou égale à 5kg/jour mais inférieure à 100kg/jour (les installations produisant une quantité supérieure ou égale à 100kgf/jour relèvent de la rubrique 3420 a).	Déclaration
1416	Stations-service : installations, ouvertes ou non au public, où l'hydrogène est transféré dans les réservoirs de véhicules à moteur, de bateaux ou d'aéronefs. La quantité journalière	
	a) supérieure ou égale à 100kg/jour	Autorisation
	b) inférieure à 100kg/jour	Déclaration

Le fret, votre mensuel de veille réglementaire et d'actualités environnementales

Tous les mois, l'actualité environnementale du secteur Transport / Logistique et une veille réglementaire complète sur l'ensemble de vos activités, en 4 rubriques :

■ **connaître.** Les engagements de vos concurrents et les avancées technologiques pour prendre les bonnes décisions.

■ **comprendre.** L'actualité environnementale pour identifier les thématiques incontournables.

■ **agir.** L'ensemble des textes réglementaires, synthétisés et explicités, pour s'assurer de sa conformité réglementaire.

■ **anticiper.** Les projets législatifs pour anticiper vos futures obligations et en faire un avantage concurrentiel.

abonnement

Pour toute demande concernant les abonnements, contactez-nous :

Iwen LAYEC

MG CONSEIL

4 Passage du Marché 75010 PARIS

le.fret@yahoo.fr

06.60.55.18.06

