



Feuille Réglementaire Environnement Transport

L'Actualité Réglementaire Environnementale Transport & Logistique

Mensuel // Septembre 2016 // N°19

écotaxe régionale

L'Ile-de-France veut changer d'air

installations classées

Vers un permis environnemental unique

logistique urbaine

Des « Crit'Air » pour rouler en ville

connaître

- 2 ► Barjane est toujours Lucie / La 1^{ère} station « multi-énergies propres »
- 3 ► La réinsertion selon Geodis / La Redoute et Relais Colis avec Bluedistrib / Un service fluvial sur la Loire
- 4 ► CSNE : Les Hauts de France adopte le financement / Les constructeurs poids lourds condamnés

comprendre

- 5 ► La transition énergétique bonne pour l'économie
- 6 ► Quel avenir pour la livraison collaborative ?
- 8 ► Le diesel « incontournable »
- 9 ► Circuits courts : quels enjeux ?

agir

- 10 ► Des « Crit'Air » pour rouler en ville
- 12 ► L'Ile-de-France veut changer d'air
- 13 ► Paris : Les élus veulent des ELUs
- 14 ► L'air s'invite dans les PCET / aide pour développer le réseau GNV

anticiper

- 15 ► Quels résultats pour la Conférence environnementale 2016
- 16 ► Vers un permis environnemental unique
- 18 ► Des normes CO₂ pour les poids lourds
- 19 ► Bientôt une stratégie pour la mobilité propre
- 20 ► Engins non routiers : vers des normes d'émissions plus strictes / Du nouveau pour les stations carburants

Barjane est toujours Lucie

Labélisé « LUCIE » en matière de RSE depuis décembre 2014, Barjane a obtenu le maintien de la labélisation jusqu'en décembre 2017.

Basée sur la norme internationale ISO 26000, référence en termes de responsabilité sociétale des entreprises (RSE), cette distinction conforte l'engagement de Barjane dans sa démarche de respect de ses parties prenantes (clients, salariés, fournisseurs, environnement...).



Déjà certifié ISO 14001 sur l'ensemble de ses métiers depuis 2012, le groupe Barjane engage systématiquement ses projets dans des démarches de certification HQE® ou BREEAM.

Barjane : www.barjane.com

La 1^{ère} station « multi-énergies propres »

Transalliance a inauguré la première station « multi-énergies propres » dédiée au transport routier de marchandises. Construite par Air Liquide, elle permettra d'approvisionner les véhicules en gaz naturel comprimé (GNC) ou liquéfié (GNL) et en azote liquide.

Située à proximité de Nancy en Meurthe-et-Moselle (54), aux abords de l'A33, cette nouvelle station, cofinancée par Transalliance et Air Liquide, se destine tant aux livraisons urbaines et interurbaines qu'aux longues distances, y compris pour le transport réfrigéré.

Celle-ci a été couplée à un système exclusif de refroidissement du GNL par de l'azote liquide (-196°C), assurant ainsi le maintien en température et une émission nulle des gaz à effet de serre.

Accessible à tous les transporteurs, la station « multi-énergies propres » est



Transalliance a investi et acquis une flotte de 14 véhicules propres, 8 porteurs GNC, et 6 tracteurs GNL, tous équipés de remorques frigorifiques fonctionnant à l'azote liquide (voir encadré). L'entreprise prévoit de doubler ce parc de véhicules d'ici fin 2016.

Pour l'approvisionnement et l'exploitation du site, Transalliance s'est associé à Air Liquide, qui assurera la gestion opérationnelle et technique de la station.

équipée de plusieurs cuves (GNL (70 à 80 m³), azote liquide (55 m³)) et de plusieurs bornes de distribution (2 bornes pour le GNL, 2 pour le GNC, 1 pour l'azote liquide).

Transalliance : www.transalliance.eu

Le Prix Stratégies Logistique de l'Innovation Durable

Le magazine Stratégies Logistique et l'organisateur d'événements Premium Contact lancent le 2^{ème} Prix Stratégies Logistique de l'Innovation Durable.

Ce prix, qui sera remis le 13 décembre prochain dans le cadre de l'événement World Class Logistics, dédié à la logistique internationale, comporte 6 catégories : « chargeurs », « transporteurs / prestataires », « infrastructures », « éco-solutions », et « logistique urbaine ». Un « Grand Prix » sera aussi décerné à l'entreprise qui se détachera particulièrement en matière de développement durable.



Prix STRATÉGIES LOGISTIQUE DE L'INNOVATION DURABLE

L'objectif de ce prix est de fédérer la multitude des initiatives prises par les professionnels du secteur dans le domaine du développement durable.

Les dossiers d'inscription peuvent être demandés dès aujourd'hui à l'adresse suivante :

iwen.layec@strategieslogistique.com.

Stratégies Logistique : www.strategieslogistique.com
World Class Logistics : www.logistique-internationale.com

Transalliance et Samada, partenaires

Depuis juin 2015, Transalliance a progressivement déployé des véhicules au gaz naturel, liquéfié ou comprimé.

Après une première phase d'études et d'analyses, 8 porteurs et 6 tracteurs remorques frigorifiques ont été mis en circulation depuis mars 2016 pour livrer les 40 magasins Monoprix et Naturalia approvisionnés par la Samada. En outre, 24 conducteurs de Transalliance ont été formés et sensibilisés à la conduite sur véhicule propre.

A travers cette station multi-énergies, l'ensemble de la flotte Samada du Grand Est approvisionnera tous les magasins Monoprix et Naturalia de la région au GNL/GNC et à l'azote pour le transport réfrigéré.

La transition énergétique bonne pour l'économie

L'Ademe a étudié l'impact macro-économique de la transition énergétique et conclut que celle-ci peut avoir un effet positif sur la croissance et sur l'emploi.

L'Ademe (Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie) a récemment évalué l'impact macro-économique de ses « Visions 2030-2050 » dont les trois scénarios dépendent du développement des énergies renouvelables (EnR) dédiées à la production électrique d'ici à 2050.

Ces scénarios sont ainsi basés sur les hypothèses d'évolution de la demande et de la production d'énergie d'un précédent rapport intitulé « Visions 2030-2050 ». Ils prennent en compte de nouvelles hypothèses (prix de l'énergie, coûts des différents modes de production de l'électricité...) et diffèrent entre eux par la part des EnR dans le mix électrique :

- Pour le scénario dit « Visions + 100% EnRE », la « part EnR » de la consommation finale d'électricité s'élève à 100% en 2050.
- Le scénario dit « Visions + 100% EnRE Acceptabilité modérée » correspond au scénario précédent avec une moindre acceptabilité de l'emprise des ENR électriques au sol. Ainsi l'éolien offshore et les énergies marines se substituent en partie à l'éolien terrestre, la part du photovoltaïque en toiture augmente, les coûts de production sont plus importants...
- Dans le scénario dit « Visions + 80% EnRE », la part des ENR de la consommation finale d'électricité s'élève à 80% de la demande d'électricité finale en 2050.

Les résultats de l'évaluation montrent que la mise en œuvre d'un scénario de transition énergétique ambitieux devrait avoir un effet positif sur la croissance et l'emploi tout en augmentant le revenu disponible des ménages.

Les effets « expansionnistes » (hausse de l'emploi liée aux investissements dans les EnR et l'efficacité énergétique, baisse de la facture énergétique à moyen terme, redistribution des recettes de la fiscalité énergétique (sous forme de baisse d'impôt sur le revenu et des charges sociales), amélioration à moyen terme de la balance commerciale) sont

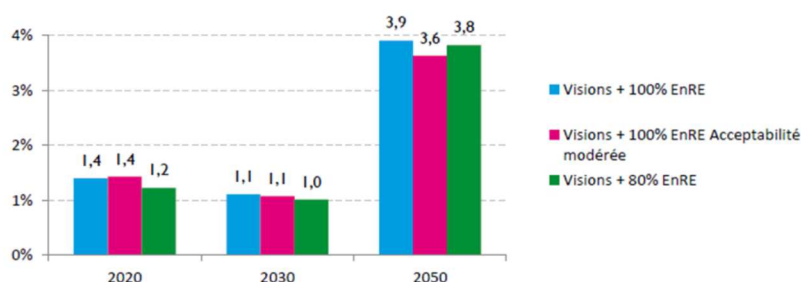
en effet plus importants que les effets « récessifs » (baisse d'activité liée à la baisse de production d'énergie, hausse du coût de production de l'électricité ou augmentation de la fiscalité environnementale).

3.300€ de plus par habitant

Selon le scénario étudié, la transition vers un système énergétique décarboné et la diminution de la consommation finale d'énergie pourraient conduire à un niveau de PIB de 3,6 à 3,9% supérieur à celui du scénario tendanciel en 2050.

Cela représente une diminution du chômage comprise entre 3,6 et 3,3% de la population active.

L'examen des créations et destructions d'emplois par rapport au scénario tendanciel révèle que les principaux gains concerneraient les services, la construction et le transport. A contrario, l'emploi des secteurs de l'industrie automobile, du nucléaire et des combustibles fossiles seraient réduits.

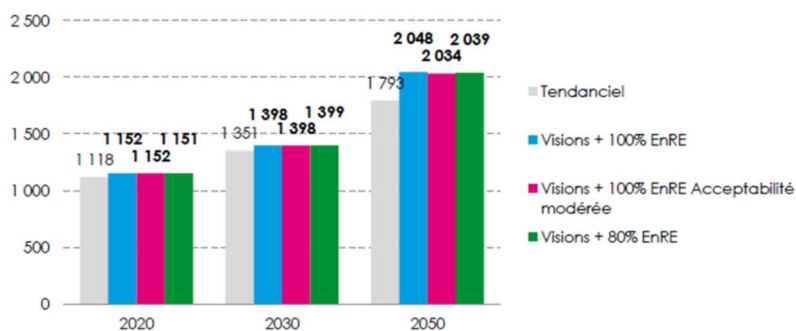


PIB - ÉCART AU TENDANCIEL EN POURCENTAGES - SOURCE THREEME 2016

Pour le scénario « Visions + 100% EnRE » l'augmentation du revenu disponible des ménages atteindrait, en 2050, 255 milliards d'euros de plus que sa valeur tendancielle, soit 3.300€ par habitant.

Pour les trois scénarios, le nombre total d'emplois en 2050 sera supérieur au scénario tendanciel avec environ 800.000 à 900.000 emplois supplémentaires.

L'impact direct et indirect des investissements dans les filières renouvelables et dans l'efficacité énergétique entraînerait une augmentation de l'activité dans l'ensemble de l'économie. Le secteur tertiaire représenterait ainsi en 2050 près de 80% de l'économie française.



REVENU DISPONIBLE DES MÉNAGES (HORS ENERGIE ET DEPENSES LIEES À L'EFFICACITE ENERGETIQUE) - MILLARDS D'EUROS 2010 - SOURCE THREEME 2016

(Suite page 6)

Des « Crit'Air » pour rouler en ville

C'est officiel : les certificats « qualité de l'air » du Ministère chargé de l'écologie sont effectifs. Le FRET détaille les dispositions de cette mesure qui permettra d'identifier les véhicules en fonction de leur niveau de pollution.

Les véhicules à moteur peuvent désormais être identifiés au moyen d'une vignette appelée « certificat qualité de l'air ». Ce certificat atteste de la conformité des véhicules à différentes classes établies en tenant compte du niveau d'émission de polluants atmosphériques et de leur consommation énergétique (voir ci-dessous).

Le classement des véhicules tient compte notamment de leur motorisation, de leur norme Euro (soit de la date de mise sur le marché) ainsi que des éventuels dispositifs de traitement des émissions polluantes installés postérieurement à la première mise en circulation des véhicules. Il y aura six vignettes différentes, qui devront être collées sur le véhicule : vert pour les véhicules "propres" (électriques, gaz, hybrides), violet, jaune, orange, bordeaux et gris pour les autres.

Les véhicules équipés d'un dispositif de traitement des émissions polluantes installé postérieurement à la première mise en circulation du véhicule pourront être classés dans une classe supérieure.

La démarche « Crit'Air » est une démarche volontaire, qui peut donner des avantages aux conducteurs, mais chacun est libre de prendre un certificat ou non. Cependant, les collectivités rencontrant des problèmes de pollution aigüe pourront s'appuyer sur les certificats « Crit'air » pour adapter la circulation et améliorer la qualité de l'air. Dans ces cas particuliers, le certificat pourra devenir indispensable pour circuler. Les collectivités pourront ainsi :

- proposer certains avantages de stationnement ou des voies de circulation réservées aux seuls véhicules électriques ou aux véhicules les plus faiblement émetteurs de polluants
- gérer plus efficacement les épisodes de pics de pollution : les préfets pourront remplacer la circulation alternée par une circulation différenciée en s'appuyant sur les certificats qualité

Paris, première ZCR de France

La ville de Paris a déjà mis en œuvre une Zone à Circulation Restreinte (ZCR) depuis juillet 2015 et devrait être la première collectivité à utiliser les certificats « qualité de l'air » pour identifier les véhicules.

Ainsi, depuis le 1^{er} juillet 2015, poids lourds, autocars et bus antérieurs à 2001 sont interdits de circulation de 8h à 20h, y compris le week-end.

Depuis 1^{er} juillet 2016, cette interdiction est étendue aux voitures particulières et aux utilitaires antérieurs à 1997.

Entre 2017 et 2020, les gammes de véhicules interdits seront étendus.



Classe	Voitures		Véhicules utilitaires légers		Poids lourds, autocars et autobus	
Electrique	Véhicules électriques et hydrogène					
1	Véhicules gaz Véhicules hybrides rechargeables					
	Diesel	Essence	Diesel	Essence	Diesel	Essence
1		Euro 5 et 6 A partir du 01/01/11		Euro 5 et 6 A partir du 01/01/11		Euro VI A partir du 01/01/14
2	Euro 5 et 6 A partir du 01/01/11	Euro 4 Du 01/01/06 au 31/12/10	Euro 5 et 6 A partir du 01/01/11	Euro 4 Du 01/01/06 au 31/12/10	Euro VI A partir du 01/01/14	Euro V Du 01/10/09 au 31/12/13
3	Euro 4 Du 01/01/06 au 31/12/10	Euro 2 et 3 Du 01/10/97 au 31/12/05	Euro 4 Du 01/01/06 au 31/12/10	Euro 2 et 3 Du 01/10/97 au 31/12/05	Euro V Du 01/10/09 au 31/12/13	Euro III et IV Du 01/10/01 au 30/09/09
4	Euro 3 Du 01/01/01 au 31/12/05		Euro 3 Du 01/01/01 au 31/12/05		Euro IV Du 01/10/01 au 30/09/09	
5	Euro 2 Du 01/01/97 au 31/12/00		Euro 2 Du 01/10/97 au 31/12/00		Euro III Du 01/10/01 au 30/09/06	
Non classés	Euro 1 et avant Jusqu'au 31/12/96	Euro 1 et avant Jusqu'au 31/12/96	Euro 1 et avant Jusqu'au 30/09/97	Euro 1 et avant Jusqu'au 30/09/97	Euro I, II et avant Jusqu'au 30/09/01	Euro I, II et avant Jusqu'au 30/09/01

de l'air

(Suite page 11)

(Suite de la page 10)

POIDS LOURDS, BUS ET CARS		
Tous les véhicules « zéro émission moteur » : 100 % électrique et hydrogène	Essence et autres EURO 6 A partir du 1 ^{er} janvier 2014	Essence et autres EURO 5 Du 1 ^{er} octobre 2009 au 31 décembre 2013 Diesel EURO 6 A partir du 1 ^{er} janvier 2014
3 % des bus et cars		1 % des bus et cars
Essence et autres EURO 3 et 4 Du 1 ^{er} octobre 2001 au 30 septembre 2009 Diesel EURO 5 Du 1 ^{er} octobre 2009 au 31 décembre 2013	Diesel EURO 4 Du 1 ^{er} octobre 2006 au 30 septembre 2009	Diesel EURO 3 Du 1 ^{er} octobre 2001 au 30 septembre 2006
28 % des poids lourds 26 % des bus et cars	23 % des poids lourds 21 % des bus et cars	30 % des poids lourds 23 % des bus et cars
Non classés : 18 % des poids lourds ; 26 % des bus et cars		

Les textes réglementaires ont par ailleurs défini des sanctions en cas de triche. Ainsi, le fait d'apposer sur son véhicule un certificat qualité de l'air ne correspondant pas aux caractéristiques du véhicule sera puni d'une de 135€.

A noter que l'arrêté du 3 mai 2012, qui avait instauré un classement des véhicules dans le cadre de la démarche avortée des ZAPA (Zones d'Actions Prioritaires pour l'Air), est abrogé.

Arrêté du 29 juin 2016 fixant le tarif de la redevance pour la délivrance du certificat qualité de l'air (JO du 30 juin 2016)

Arrêté du 29 juin 2016 relatif aux modalités de délivrance et d'apposition des certificats qualité de l'air (JO du 30 juin 2016)

Décret n°2016-858 du 29 juin 2016 relatif aux certificats qualité de l'air (JO du 30 juin 2016)

Arrêté du 21 juin 2016 établissant la nomenclature des véhicules classés en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques en application de l'article R. 318-2 du code de la route (JO du 23 juin 2016)

POIDS LOURDS, BUS ET CARS		
Tous les véhicules « zéro émission moteur » : 100 % électrique et hydrogène	Essence et autres EURO 6 A partir du 1 ^{er} janvier 2014	Essence et autres EURO 5 Du 1 ^{er} octobre 2009 au 31 décembre 2013 Diesel EURO 6 A partir du 1 ^{er} janvier 2014
3 % des bus et cars		1 % des bus et cars
Essence et autres EURO 3 et 4 Du 1 ^{er} octobre 2001 au 30 septembre 2009 Diesel EURO 5 Du 1 ^{er} octobre 2009 au 31 décembre 2013	Diesel EURO 4 Du 1 ^{er} octobre 2006 au 30 septembre 2009	Diesel EURO 3 Du 1 ^{er} octobre 2001 au 30 septembre 2006
28 % des poids lourds 26 % des bus et cars	23 % des poids lourds 21 % des bus et cars	30 % des poids lourds 23 % des bus et cars
Non classés : 18 % des poids lourds ; 26 % des bus et cars		

- rendre opérationnelle les zones à circulation restreinte (ZCR) pour la qualité de l'air créées par la loi de transition énergétique pour la croissance verte. Ces zones définies par les collectivités locales permettent de réserver la circulation à certaines classes de véhicules, toute l'année ou certains jours de la semaine.

C'est l'Imprimerie nationale qui délivrera les certificats « qualité de l'air ». Elle pourra désormais accéder aux informations nécessaires du système d'immatriculation des véhicules.

La téléprocédure pour les demandes de certificat qualité de l'air est accessible sur le site internet www.certificat-air.gouv.fr.

Le certificat qualité de l'air devra être apposé à l'avant du véhicule de manière à être lisible par les agents de contrôle, depuis l'extérieur. Pour les voitures, véhicules utilitaires légers, poids lourds, autobus et autocars, il devra ainsi être apposé, à l'intérieur du véhicule, recto visible de l'extérieur, sur la partie inférieure droite du pare-brise. Pour les deux-roues, tricycles et quadricycles à moteur, il devra être positionné, recto visible à l'extérieur, sur toute surface située à l'avant du plan formé par la fourche.

Le montant de la redevance pour l'obtention d'un certificat qualité de l'air est fixé à 3,70€, auxquels s'ajoute le coût de l'affranchissement pour l'envoi postal.

Bientôt des ZCR partout en France

L'appel à projets "Villes respirables en 5 ans", lancé par le Ministère chargé de l'écologie en juin 2015, a abouti à une liste de 20 collectivités candidates. L'objectif est de faire émerger des mesures exemplaires pour l'amélioration de la qualité de l'air.

Pendant 5 ans, ces collectivités bénéficieront d'un appui financier et méthodologique de la part des services de l'État et de l'Ademe (Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie) (jusqu'à 1M€ maximum par lauréat).

Ces collectivités se sont notamment engagées à mettre en place ou à préfigurer une zone à circulation restreinte (ZCR) et à prendre diverses mesures notamment dans les transports (plans piétons, stratégies d'autopartage et de covoiturage, aides au remplacement des véhicules les plus polluants...).



Des normes CO₂ pour les poids lourds

Bruxelles a présenté deux propositions législatives visant à répartir l'effort de réduction des émissions de GES entre les Etats membres. Une stratégie dédiée aux transports et notamment aux poids lourds a aussi été dévoilée.

En amont de la COP21 qui a abouti à l'Accord de Paris en décembre dernier (voir page 16), les pays européens s'étaient engagés à réduire de 40% leurs émissions de gaz à effet de serre (GES) d'ici 2013. Bruxelles a présenté en juillet la répartition de l'effort qui sera à fournir par chacun des pays pour arriver à ce résultat, qui va d'une stagnation des émissions (dans le cas de la Bulgarie) à une baisse de 40% pour le Luxembourg et la Suède (voir ci-dessous).

Dans sa proposition législative, Bruxelles souhaite aussi contraindre les Etats membres à s'engager à baisser leurs émissions de façon régulière dès 2021.

La Commission ajoute deux souplesses en permettant à un Etat membre de garder des émissions en réserve s'il fait mieux que prévu, et également de vendre et d'acheter des émissions à un autre Etat.

Ce règlement sur la « répartition de l'effort » s'appliquera aux secteurs non couverts par le système d'échange des quotas d'émission existant (ETS), et no-

tamment au bâtiment, à l'agriculture, à la gestion des déchets et aux transports, qui représentent à eux seuls de 50 à 60% des émissions européennes.

Selon les estimations de la Commission, les secteurs touchés par l'ETS, soit les industries grosses émettrices (raffinerie, cimenterie...), devront réduire en 2030 de 43% leurs émissions par rapport à 2005 tandis que les autres secteurs de l'économie devront les diminuer de 30%.

Les objectifs nationaux pourront enfin être revus et corrigés tous les 5 ans, comme le prévoit l'Accord de Paris.

Les transports étant le plus gros émetteur de GES après les secteurs couverts par l'ETS, Bruxelles a décidé de les cibler de façon spécifique. Sa communication établit un objectif - non contraignant - de 60% de baisse en 2050 par rapport à 1990.

Des normes CO₂ pour les camions et des écotaxes

En complément, la Commission européenne a présenté sa stratégie sur la mobilité à faibles émissions de gaz à effet de serre, intitulée « Vers une mobili-

té à faibles émissions : conduire la modernisation de l'économie de l'Union européenne ».

Pour appliquer sa stratégie, la Commission compte tout d'abord sur les collectivités locales. Elles doivent notamment continuer à favoriser le recours aux énergies de substitution et aux véhicules à faibles émissions, et à encourager le transfert modal vers les modes de déplacement actifs, les transports publics et les systèmes de mobilité partagée (vélo, voitures et covoiturage).

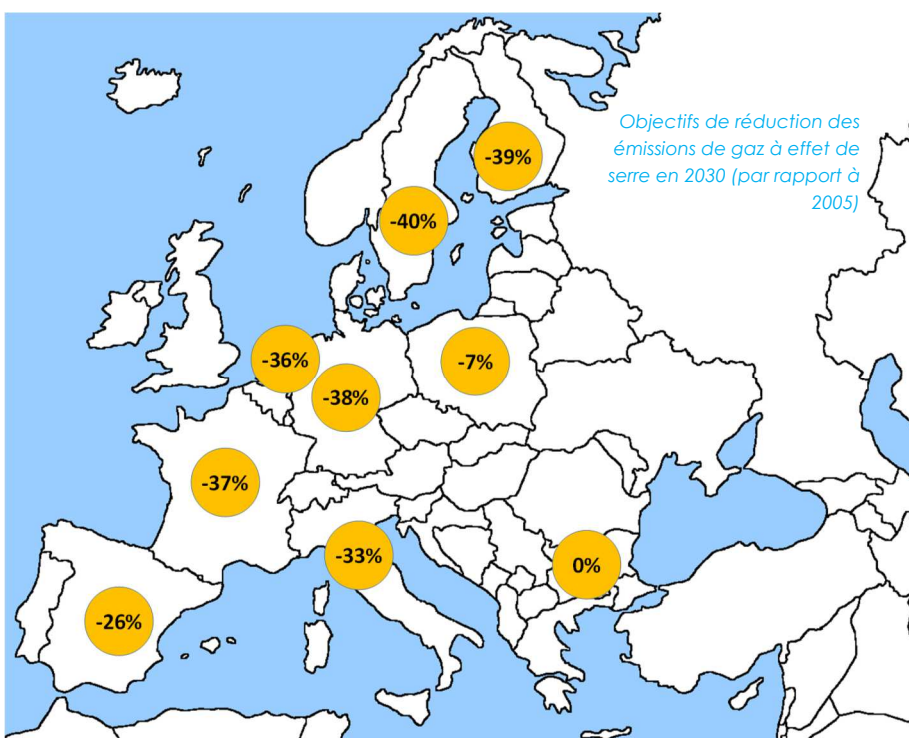
La Commission entend en parallèle poursuivre l'effort en faveur de la réduction des émissions de CO₂ des véhicules en développant de nouvelles normes applicables aux voitures et aux utilitaires après 2020 et en révisant les législations relatives aux véhicules propres. Le Parlement européen a déjà proposé pour les véhicules légers un objectif de 68gCO₂/km pour 2025 qui pourrait entraîner, selon les constructeurs, un surcoût de 4.000€ par véhicule.

L'impact des poids lourds

Les émissions de CO₂ des poids lourds représentent près de 30% des émissions de GES du transport routier (une part qui continue à augmenter), alors que les poids lourds ne représentent que 4% du parc de véhicules.

Pour la première fois, l'efficacité énergétique des poids lourds est aussi ciblée. Pour l'instant, contrairement aux véhicules légers, les poids lourds ne sont pas soumis à des règles d'émission de CO₂. Aujourd'hui, la Commission travaille sur deux types de propositions législatives. La première porte sur la certification des émissions de CO₂ et de la consommation de carburant des poids lourds. La deuxième, sur le suivi de ces données certifiées. Mais pour l'exécutif, si ces mesures apporteront plus de transparences aux clients, elles ne permettront pas de réduire les émissions de CO₂.

(Suite page 19)



Engins non routiers : vers des normes d'émissions plus strictes

Le Parlement européen a approuvé la proposition de règlement visant à sévérer les valeurs limites d'émission des moteurs destinés aux engins mobiles non routiers (EMNR). Sont notamment concernés les engins de chantiers, les locomotives diesel ou encore certains bateaux.

En septembre 2014, la Commission européenne a présenté une proposition de règlement afin de mettre à jour et remplacer les règles fixées par la directive 97/68/EC concernant les machines non routières, qui ne reflétait plus l'état actuel de la technologie et était jugée trop complexe (la directive comporte 15 annexes et a été modifiée à huit reprises depuis son adoption en 1997).

Le nouveau règlement prendra en compte tous les types d'engins à combustion, utilisés par exemple dans les équipements portatifs, les machines agricoles de moissons, les machines de construction (telles les grues), les wagons, locomotives et bateaux de navigation intérieure.

Ces engins devront répondre aux mêmes exigences quels que soient leurs carburants. Le projet définit des catégories de moteurs, divisées en sous-catégories en fonction de leur puissance. Pour chacune d'entre elles, des limites d'émission (sur le modèles des normes Euros pour les engins routiers) sont fixées pour les polluants tels que le monoxyde de carbone (CO), les hydro-

carbures (HC), les oxydes d'azote (NOX) et les particules fines (PM), ainsi que des échéances d'application (à partir de 2018).

Par rapport à la législation existante, le nouveau règlement couvrira davantage de types de moteurs et devrait simplifier les procédures administratives et améliorer l'application de la loi.

Un secteur émetteur mais peu surveillé

Les émissions des engins non-routiers représentent 15% du total des émissions de dioxydes d'azote (NOx) et 5% des émissions de particules fines dans l'UE.

Les propositions retenues incluent un nouveau système de contrôle qui devrait permettre de surmonter le fossé entre les valeurs observées lors d'essais en laboratoire et ceux observés en réalité.

L'accord informel doit désormais être formellement adopté par le Conseil avant d'être publié au Journal Officiel.

Du nouveau pour les stations carburants

Un projet d'arrêté veut modifier les textes relatifs aux stations carburants soumises à la rubrique 1435 de la nomenclature ICPE.

Un projet d'arrêté concernant les Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) sous la rubrique 1435 (stations carburants) est en cours de consultation. Il vise à adapter les arrêtés relatifs aux stations déclarées et enregistrées pour les adapter aux dispositions de la directive n°2014/99/UE du 21 octobre 2014 qui a modifié la directive 2009/126/CE concernant la récupération des vapeurs d'essence, lors du ravitaillement en carburant des véhicules à moteur dans les stations-service.

La directive n°2014/99/UE porte sur les méthodes d'essais à appliquer pour la vérification de l'efficacité des systèmes de récupération des vapeurs d'essence lors du ravitaillement en carburant des véhicules à moteur dans les stations-service, lors de leur conception conformément à la norme EN 16321-1:2013 et lors de leurs vérifications périodiques en station-service fonctionnement conformément à la norme EN 16321-2:2013.

Projet d'arrêté modifiant les arrêtés ministériels du 15 avril 2010 modifiés relatif aux stations-service relevant du régime de la déclaration et de l'enregistrement au titre de la rubrique n° 1435

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

