



Feuille Réglementaire Environnement Transport

L'Actualité Réglementaire Environnementale Transport & Logistique

Mensuel // Janvier 2017 // N°23

**GDV**

**Franprix développe le gaz**

**restriction de  
circulation**

**Généralisation en vue**



**CANCA**

## L'avenir des carburants alternatifs en question

### connaître

- 2 ► BARJANE récompensé / Geodis dans le « top 9% » / Stef livre Lille en électrique
- 3 ► GSE a la fibre écolo / Suez et Total recyclent les huiles alimentaires / Le canal Seine-Nord est financé
- 4 ► Lyon teste la déchèterie fluviale
- 5 ► Franprix développe le gaz / Nouveaux lauréats pour la « GreenTech verte »

### comprendre

- 6 ► Le CANCA ou le futur des énergies alternatives
- 9 ► Mini-formats, mini-impacts

### agir

- 10 ► L'éco-taxe appliquée en 2017 / Qualité de l'air : nouvelles mesures annoncées

### anticiper

- 11 ► Restriction de circulation : généralisation en vue / Bientôt un « devoir de vigilance »
- 12 ► Un formulaire pour l'enregistrement ICPE

## Lyon teste la déchèterie fluviale

Sur Lyon, une expérimentation de déchèterie fluviale a été lancée début décembre.

L'idée originale : créer une déchèterie fluviale offrant aux résidents du centre-ville de Lyon un service de proximité, installé le long des quais du Rhône.

Pour les partenaires du projet, cette solution doit permettre de diminuer les dépôts sauvages en ville et de mieux réguler l'affluence que connaissent les déchèteries existantes, d'augmenter la valorisation des déchets de la Métropole, de réduire le trafic urbain et de créer des emplois non délocalisables.

Sur les quais lyonnais, le matin, un pousseur viendra amarrer une barge sur le quai. Un dispositif d'accueil éphémère du public sera déployé et des agents dédiés encadreront les opérations de transfert des déchets des véhicules des usagers vers les bennes implantées dans la barge. En fin de journée, le dispositif est replié et le pousseur retourne amarrer la barge au Port de Lyon pour les opérations de déchargement. Les déchets collectés rejoindront ensuite les filières de traitement et de valorisation habituelles.



Cette déchèterie fluviale urbaine sera expérimentée, durant deux ans, tous les samedis, Quai Fulchiron (Lyon 05).

5 bennes seront à disposition pour la collecte des encombrants, de meubles, des papiers / cartons, des métaux et du bois. Des containers spéciaux seront également à disposition afin de permettre la collecte des DEEE (équipements électriques et électroniques), des déchets spéciaux des ménages (batteries, huiles, piles, ampoules...) et des textiles.

La mise en œuvre du projet s'est fait dans le cadre d'un accord entre 4 partenaires : Suez Recyclage & Valorisation (opérateur du recyclage et de la valorisation des déchets), la Compagnie Fluviale de Transport (CFT) (opérateur de navigation fluviale), la Compagnie Nationale du Rhône (CNR) (mise à disposition du quai au Port de Lyon) et Voies Navigables de France (VNF).

Pour cette phase d'expérimentation, l'objectif est de collecter 2.000 tonnes de déchets.

## Une manutention innovante

Un des enjeux de cette expérimentation a également été de concevoir un système de manutention totalement nouveau par rapport au standard du transport fluvial qui repose sur des manutentions verticales (grues/quai). Le système développé offre, à contrario, une manutention horizontale qui permet :

- de transférer des déchets sans rupture de charge et sans dépôt à quai grâce à un dispositif électrique de godets qui coulissent sur des rails. Ce dispositif technique d'auto-chargement est une première en Europe et constitue une réelle avancée des systèmes de manutention classique des bateaux de

charge (généralement coûteux et nécessitant d'importants moyens techniques : grues, portiques...). Ce mode de chargement permet de remplir directement du quai des bennes de grands volumes avec de petits chargements.

- de faciliter et de sécuriser les opérations de chargement des encombrants dans les bennes logées dans la barge
- de protéger le contenu des bennes et de sécuriser l'environnement grâce à la conception d'un système de carénage supérieur des bennes assurant propreté, sécurité et esthétique du dispositif. Des tunnels coulissants opaques dissimulent le contenu des bennes pendant les opérations de chargement et de navigation.
- de réduire considérablement les coûts et les temps de manutention à quai.





## Le CANCA ou le futur des énergies alternatives

**Le Ministère chargé de l'écologie a mis en consultation son projet de « cadre d'action pour le développement des carburants alternatifs » (CANCA) dans le secteur des transports et le déploiement des infrastructures correspondantes. Détail du projet, énergie par énergie...**

Les carburants alternatifs sont définis comme « les carburants ou sources d'énergie qui servent, au moins partiellement, de substitut aux carburants fossiles dans l'approvisionnement énergétique des transports ». Ils comprennent notamment l'électricité, le gaz naturel sous forme gazeuse (GNC) ou liquéfiée (GNL), les biocarburants, le gaz de pétrole liquéfié (GPL), l'hydrogène, les carburants de synthèse et les carburants paraffiniques.

Exigé par la directive européenne 2014/94/UE, le cadre d'action national entend développer un réseau d'infrastructures de recharge ou de ravitaillement en carburants alternatifs et apporter la visibilité nécessaire aux investissements dans les technologies de véhicules et de carburants alternatifs. Il vise, d'une part, à limiter autant que possible la dépendance des transports à l'égard du pétrole en diversifiant les sources d'énergies utilisées dans les transports, et, d'autre part, à atténuer l'impact environnemental des déplacements, en concourant au développement d'une mobilité propre à faibles émissions.

Le document publié par le Ministère fait le point sur la situation actuelle et sur les perspectives de développement du marché des carburants alternatifs et des infrastructures correspondantes. Il définit les objectifs nationaux, avec notamment des objectifs chiffrés de déploiement d'infrastructures en ce qui concerne les réseaux de recharge électrique et de ravitaillement en gaz naturel et en hydrogène pour le transport routier, et en ce qui concerne le gaz naturel et l'alimentation électrique à quai dans les ports maritimes et fluviaux.

Revue de détail

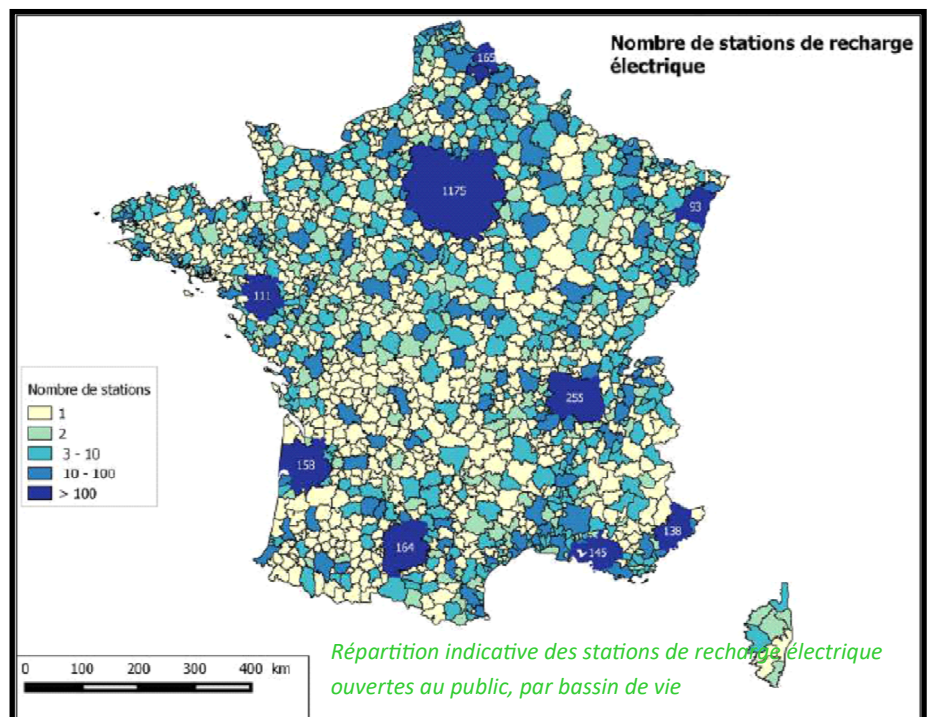
### Points de recharge électrique

La loi sur la transition énergétique pour une croissance verte du 17 août 2015 fixe un objectif de 7 millions de points de charge en 2030. Le nombre de points de recharge publics est en constante augmentation (de 1.800 en juillet 2012 et 9.100 en avril 2015, il était de 14.360 au 16 septembre 2016).

Le Ministère a indiqué, début octobre 2016, que la France devrait rapidement atteindre le million de points de charge avec 900.000 points de charge chez les particuliers et 100.000 points de charge ouverts au public.

L'usage est intensif. Il s'agit, d'autre part, de développer des points de ravitaillement en GNC principalement pour les véhicules lourds réalisant des déplacements de courte et moyenne distances, ces points restant accessibles aux véhicules légers.

Des travaux ont été menés pour estimer le nombre approprié de points de ravitaillement en GNV ouverts au public. Ces travaux se sont focalisés dans un premier temps sur les axes et les nœuds majeurs du réseau routier français, là où la demande potentielle en GNV est estimée la plus importante : le réseau routier principal et les neuf plus grandes aires



### Points de ravitaillement GNV

L'enjeu du développement d'un réseau de ravitaillement en GNV ouvert au public est d'accompagner le développement du GNV pour les véhicules de transport de marchandises, le segment de demande où la progression du GNV se révèle la plus dynamique. Dans ce cadre, il s'agit de développer des points de ravitaillement en GNL essentiellement à l'usage des véhicules lourds dont

urbaines françaises. Ces travaux se sont basés sur des critères d'« accessibilité physique » (en termes de temps d'accès en véhicules ou en termes de distance entre les stations).

(Suite page 7)

## Restriction de circulation : généralisation en vue

**Les conventions conclues entre l'Etat et les territoires volontaires dans le cadre de l'appel à projets "Villes respirables en 5 ans" continuent d'être signées. Elles exigent toutes une mise en œuvre, ou au moins une préfiguration, de zones de circulation restreinte (ZCR).**

L'appel à projet « Ville respirable en 5 ans », lancé par le Ministère chargé de l'écologie en juin 2015, a abouti à une liste de 20 collectivités candidates (voir carte ci-dessous). L'objectif était de faire émerger des mesures exemplaires pour l'amélioration de la qualité de l'air.

Pendant 5 ans, ces collectivités bénéficient 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 conventions avec l'Etat, qui définissent les plans d'actions qui seront mis en place et les moyens alloués, ont déjà été signées

avec la communauté d'agglomération de Bordeaux Métropole, la communauté urbaine du Grand Dijon, la communauté de communes de Faucigny-Glières, la métropole de Rouen Normandie, la Communauté d'agglomération de Saint-Etienne, l'Euro-métropole de Strasbourg et la communauté d'agglomération d'Annemasse.

Début décembre, deux nouvelles conventions ont été signées avec la communauté urbaine d'Arras et la Communauté urbaine de Dunkerque Grand Littoral. Chacun de ces territoires bénéficiera d'un appui financier

d'un million d'euros pour favoriser une mise en œuvre rapide des actions décidées. Les deux communautés urbaines ont décidé le lancement d'une étude de préfiguration d'une zone à circulation restreinte.

La communauté urbaine de Dunkerque Grand Littoral a par ailleurs notamment intégré dans son plan d'actions le renouvellement de sa flotte de bus, la création d'un « micro-plan » de déplacement industriel-portuaire en lien avec les activités du Grand Port Maritime de Dunkerque et la conception d'un nouveau Plan Local d'Urbanisme intercommunal intégrant la qualité de l'air.

De son côté, la communauté urbaine d'Arras entend mettre en œuvre la location de navettes électriques en centre-ville "Ma citadine", et l'étude pour la mise en place d'unité de distribution d'énergie renouvelable mutualisée pour les bus et bennes à ordures.

## Bientôt un « devoir de vigilance »

**L'Assemblée nationale a adopté fin novembre la proposition de loi « relative au devoir de vigilance des entreprises donneuses d'ordre ».**

Cette proposition de loi vise à contraindre les grandes entreprises à s'assurer que leurs sous-traitants respectent les règles minimales en matière d'environnement et de pratique sociale.

Elles devraient ainsi établir un plan de vigilance comportant des mesures pour identifier les risques et prévenir les « atteintes graves envers les droits humains et les libertés fondamentales, la santé et la sécurité des personnes ainsi que l'environnement ».

Le texte reviendra pour une nouvelle lecture en janvier 2017, avant dernière lecture à l'Assemblée Nationale. Il devrait être promulgué dans la foulée.

### Article 1<sup>er</sup> de la proposition de loi

Toute société qui emploie, à la clôture de deux exercices consécutifs, au moins cinq mille salariés en son sein et dans ses filiales directes ou indirectes dont le siège social est fixé sur le territoire français, ou au moins dix mille salariés en son sein et dans ses filiales directes ou indirectes dont le siège social est fixé sur le territoire français ou à l'étranger, établit et met en œuvre de manière effective un plan de vigilance.

*Proposition de loi relative au devoir de vigilance des sociétés mères et des entreprises donneuses d'ordre*