



connaître...

En partenariat avec



Paris allie logistique urbaine et funérarium

"Réinventer Paris". C'est le nom de l'appel à projets lancé par la Ville de Paris en novembre 2014 pour développer des projets architecturaux et urbains innovants sur des terrains délaissés. Parmi les 22 lauréats dévoilés, seul 1 projet intègre de la logistique urbaine... et l'allie avec un funérarium.

La Ville de Paris a dévoilé les 22 projets du concours d'urbanisme lancé il y a plus d'un an. Les projets vainqueurs, dont la réalisation est envisagée aux alentours de 2020, font la part belle aux logements (1.341, dont 675 d'habitat social), aux bureaux, commerces, loisirs et aux espaces verts (22 000m² de surfaces plantées). Si les projets sont innovants et font la part belle à la mixité d'activités, seul un projet intègre les activités de logistique urbaine sur un site situé au bord du périphérique, dans le XIII^{ème} arrondissement.

Sur un terrain nu de 2.300 m², appelé la "Poterne des Peupliers" qui sert aujourd'hui de dépôt de matériaux à la direction des espaces verts de la municipalité, la Compagnie de Phalsbourg a proposé un projet alliant un funérarium et une plate-forme de logistique urbaine dans 2 bâtiments séparés par un jardin de recueillement.

Pour le promoteur, le site est idéal pour accueillir les poids lourds circulant sur le périphérique parisien. Dédié à la livraison du "dernier kilomètre", l'espace logistique d'échelle métropolitaine aura pour objectif d'acheminer les marchan-

dises dans Paris au moyen de véhicules propres. Une zone de réception, accessible depuis le boulevard périphérique devrait accueillir les poids-lourds, tandis que les véhicules électriques de livraison repartiront chargés depuis le premier niveau. Un tapis roulant vertical assurera la répartition des colis entre les deux niveaux. Pour le promoteur, cette "verticalisation" du processus logistique permettra de limiter la consommation d'espace (3.400m², uniquement pour la partie logistique).



Cet ensemble, appelé Node, a été dessiné par les architectes de l'Atelier d'architecture de Vincent Parreira (Aavp), avec le concours des sociétés Transitec et Interface transport.

Compagnie de Phalsbourg : www.compagniedephalsbourg.com

connaître...

- 1 ► Paris allie logistique urbaine et funérarium
- 2 ► Un "métro-fret" bientôt en Suisse?
- 3 ► Villefranche-sur-Saône certifié QSE / Un robot qui livre à domicile / Rhénus Logistics lave plus propre
- 4 ► Les ports de Seine veulent du fer / Bolloré livrera du GNL
- 5 ► **Ecocombis** : Feu vert en Wallonie

comprendre...

- 7 ► Quelle conduite à tenir en cas d'accident ou de sinistre ?
- 8 ► Quel avenir pour l'**hydrogène**?
- 10 ► L'APUR s'intéresse aux sites logistiques urbains / Dans le TRM, 9 accidents sur 10 ont lieu à l'arrêt
- 11 ► Petit précis de logistique
- 12 ► Les utilitaires plombent le bilan environnemental du transport

agir...

- 13 ► La **télé-déclaration ICPE**, mode d'emploi
- 14 ► L'indemnité vélo en vigueur
- 15 ► Une nouvelle **certification Biodiversité**
- 16 ► Une aide financière pour la **labellisation Objectif CO₂**

anticiper...

- 17 ► L'**écotaxe belge** arrive
- 18 ► VECTO ou comment anticiper la consommation d'un poids lourds
- 19 ► Vers une "**norme CO₂**" pour l'aviation

Un "métro-fret" bientôt en Suisse?

Un tunnel souterrain dédié au transport de marchandises pourrait voir le jour en 2030 à Zurich. Avant de s'étendre au reste du pays...

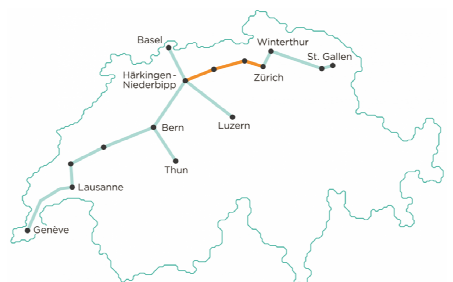
Un réseau de tunnels enfoui 50m sous terre, dans lequel circulent 24h/24, 7j/7, des véhicules sans conducteur remplis de marchandises: voilà à quoi pourrait ressembler bientôt le projet Cargo Sous Terrain (CST). D'après l'étude de faisabilité, ce métro futuriste destiné exclusivement au transport de marchandises est "techniquement et économiquement réalisable".

Le principe est celui d'un système de transport automatisé. Des véhicules automoteurs sans chauffeurs circulent 24 heures sur 24 dans les tunnels. Ils prennent et déposent des charges au niveau de rampes et de monte-charges prévus à cet effet.

Les tunnels relieront des sites de production et des sites logistiques aux agglomérations. C'est dans ces "hubs" que les marchandises seront chargées ou dé-

tunnel. Google et Uber auraient également manifesté leur intérêt.

Le premier tronçon, long de 70 km et reliant Härkingen et Niederbipp à la ville de Zurich, ne devrait pas être opérationnel avant 2030. Le coût estimé des travaux est évalué à plus de 3Mds€. CST ambitionne ensuite de creuser un véritable réseau souterrain entre l'arc lémanique et le lac de Constance, desservant Genève, Lausanne, Bâle, Berne ou Saint-Gall. La levée de fonds va commencer prochainement alors que les travaux pourraient commencer en 2023. Une loi fédérale spéciale sera toutefois nécessaire pour aller de l'avant.



D'après les porteurs de projet, le coût du service devrait s'élever à 20% de plus que ce que demande un transport par camion. CST devrait permettre de réduire de 80% les émissions de CO₂ par tonne de marchandises transportée.

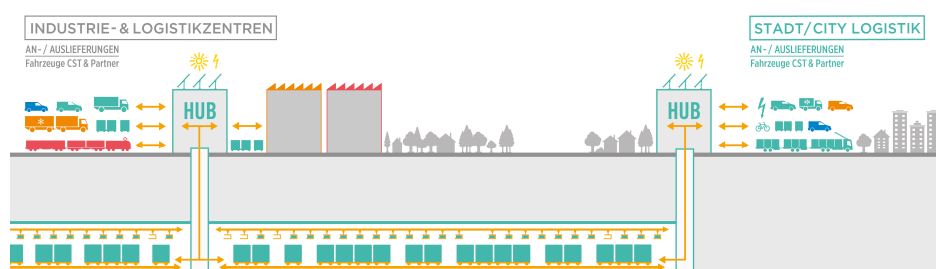
Considéré comme "passionnant" par l'Office fédéral des transports (OFT), il n'a cependant de chances que s'il est entièrement financé par le secteur privé. La Confédération suisse n'octroiera les autorisations requises que si la rentabilité du projet est démontrée, incluant les risques potentiels.



Concrètement, les concepteurs du projet envisagent d'enfouir leurs tunnels 50m sous terre. Ces derniers seront reliés à la surface par un tube de 6m de diamètre. Ils seront parcourus par 2 voies bidirectionnelles ainsi que par une 3^{ème} voie de service. Les marchandises seront placées dans des conteneurs ou sur des palettes qui seront transportés sur des véhicules automoteurs réfrigérés dépourvus de chauffeur. Ces wagons fonctionneront par induction électromagnétique et circuleront à une vitesse de 30 km/h. Quant aux colis de petite taille, ils fileront à 60 km/h au bout de rails suspendus.

chargées. Dans ce dernier cas, elles pourront être réceptionnées directement par les clients de CST, qui propose aussi d'accomplir les derniers kilomètres de livraison à bord de "voitures écologiques".

Le projet suscite un certain intérêt auprès d'entreprises. Swisscom, Coop, Manor, Migros et Denner, La Mobilière, CFF Cargo ou La Poste ont ainsi contribué à l'étude de faisabilité. Elles pourraient désormais investir dans la réalisation du





comprendre..

Quelle conduite à tenir en cas d'accident ou de sinistre ?

Une nouvelle brochure de l'INRS fait le point sur les mesures de prévention à mettre en place par l'employeur.

Chacun dans l'entreprise doit savoir ce qu'il faut faire pour enrayer un départ de feu, participer à la lutte contre l'incendie et évacuer les locaux en toute sécurité. Il est donc primordial pour l'employeur d'établir et de mettre en place des consignes de sécurité claires et affichées de manière permanente.

Ces consignes sont réellement efficaces si elles sont expliquées et commentées dans le cadre de formations et correctement assimilées par le biais d'exercice de mise en œuvre.

Une nouvelle brochure de l'INRS (Institut National de Recherche et de Sécurité) rappelle ce que doivent indiquer les consignes générales, les consignes spéciales, les consignes particulières, ainsi que les plans d'évacuation.

Elle indique quels sont les critères de choix d'un point de rassemblement, rappelle ce que doivent contenir les plans d'intervention, destinés à faciliter l'intervention des secours internes et externes. Elle revient enfin sur les mesures organisationnelles à mettre en place (formation, exercice...) et rappelle l'importance de l'élaboration systématique d'un plan de prévention pour les entreprises extérieures contenant, entre autres, les consignes de sécurité propres à l'établissement.

L'INRS rappelle que 3 types de consignes peuvent être mises en œuvre dans l'entreprise :

- Les consignes générales qui concernent l'ensemble du personnel et décrivent l'organisation des actions nécessaires dans l'établissement en cas d'urgence ou d'incendie.
- Les consignes spéciales qui s'adressent à des personnes désignées : personne en charge de la transmission de l'alerte, aux équipes de première intervention, aux chefs et membres des équipes de seconde intervention, aux équipiers d'évacuation, aux secouristes et aux personnes devant assurer des fonctions bien définies (électricien, gardien, personnel d'accueil...).
- Les consignes particulières propres à certains travaux, comme les travaux par point chaud ou propres à des locaux spécifiques (ateliers où sont manipulées des matières inflammables, locaux de stockage ou électriques...).

*Consignes de sécurité incendie : conception et plans associés (évacuation et intervention) - INRS - Février 2016
INRS : www.inrs.fr*





agir..

La télé-déclaration ICPE, mode d'emploi

La dématérialisation de la procédure de déclaration des installations classées est l'une des mesures de simplification décidée par le Gouvernement afin de faciliter les échanges entre les entreprises et les administrations. Le FRET fait le point sur son application concrète...

Cette mesure de modernisation administrative est entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2016, à la suite de la parution du décret du 9 décembre 2015 et de l'arrêté ministériel du 15 décembre 2015 (voir Le FRET n°13).

Dans la législation des installations classées, le régime de la déclaration encadre les petites installations industrielles ou agricoles présentant peu de nuisances ou de dangers pour l'environnement, la santé ou la sécurité des riverains.

Désormais, pour déclarer une Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE), le déclarant doit faire sa déclaration en ligne sur www.service-public.fr. Il bénéficie de formulaires homologués Cerfa et d'une assistance en ligne. Après déclaration, il reçoit immédiatement la preuve de dépôt de la déclaration par voie électronique. Elle est mise à disposition sur le site internet de la préfecture pendant une durée minimale de 3 ans et est transmise au maire de la commune concernée par le projet.

Les données sont transmises dans chaque préfecture au "guichet unique" chargé des déclarations ICPE, situé, selon l'organisation locale, en préfecture, DDT(M), DD(CS)PP ou DREAL

La préfecture échangera désormais avec le déclarant par voie électronique (ou par courrier selon de choix fait par le déclarant : cette mention figure sur la preuve de dépôt). Les arrêtés de prescriptions générales et les arrêtés de prescriptions particulières applicables à l'exploitant sont mis à disposition sur le site internet de la préfecture.

A noter : Le déclarant peut continuer à faire une déclaration "papier" en utilisant les formulaires Cerfa homologués jusqu'au 31 décembre 2020.

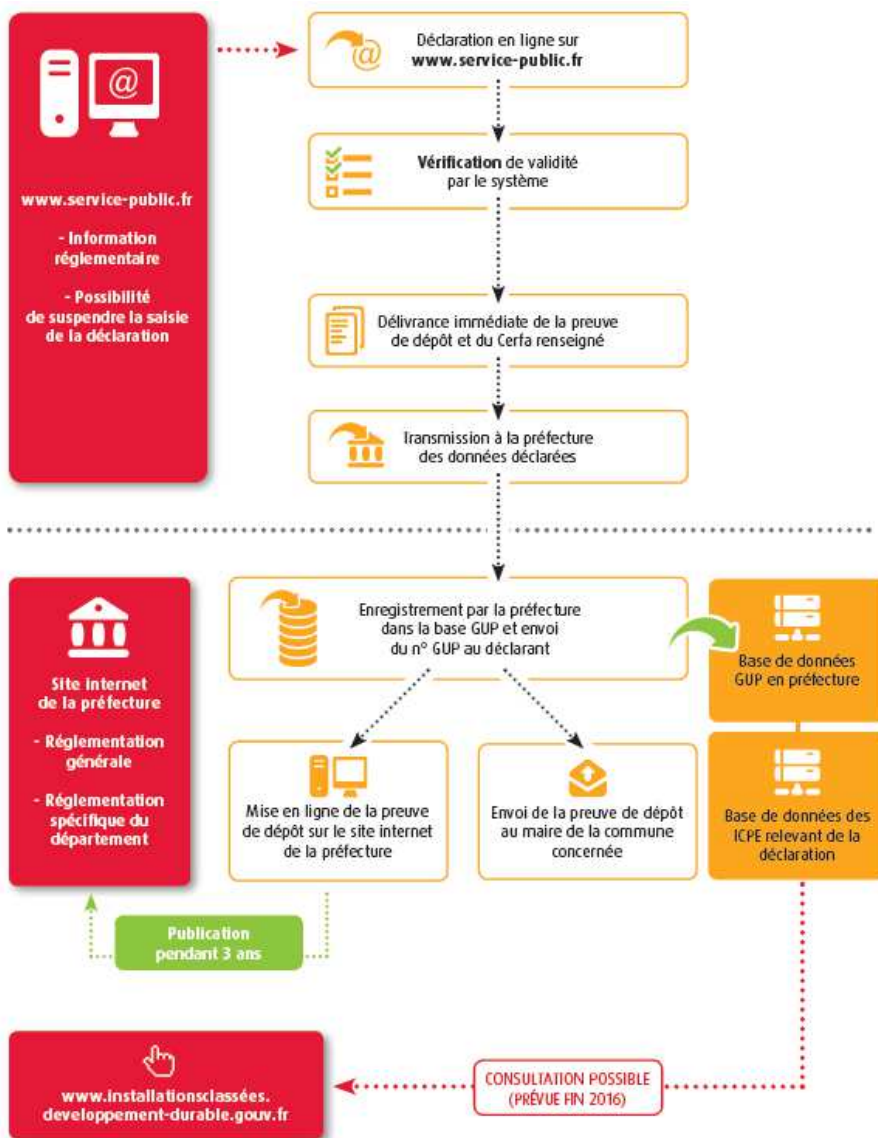
Dans ce cas, il reçoit la preuve de dépôt dans un second temps.

Outre la déclaration initiale, les procédures suivantes font l'objet du téléservice et de document Cerfa associé :

- Déclaration de modification
- Déclaration du changement d'exploitant
- Déclaration du bénéfice des droits acquis
- Notification de cessation d'activité

Demande de modification des prescriptions applicables

Service public : www.service-public.fr





anticiper..

L'écotaxe belge arrive

Les trois régions belges (Flandre, Wallonie et Bruxelles Capitale) ont décidé d'instaurer une nouvelle écotaxe, baptisée Viapass, basée sur l'utilisation du réseau routier. Cette tarification kilométrique doit permettre de calculer de façon équitable les frais d'infrastructure et l'impact sur l'environnement.

Qui est concerné ?

A partir du 1^{er} avril 2016 la tarification kilométrique s'applique à tous les véhicules destinés au transport de marchandises d'une Masse Maximale Autorisée supérieure à 3,5 tonnes. Viapass remplace l'Eurovignette déjà en place dont le coût était forfaitaire (1250€ par camion et par an), quelque soit le nombre de kilomètres parcourus au Benelux, au Danemark et en Suède.



Combien cela coûte-t-il ?

Les tarifs ont été annoncés par les gouvernements régionaux (voir ci-contre). Les tarifs ont été calculés selon 3 paramètres :

- La Masse Maximale Autorisée. Si le véhicule tracte une MMA supérieure à 3,5 tonnes (remorque incluse si celui-ci en est équipé), la MMA doit être signalée.
- La norme d'émission Euro.
- Le type de route à péage.

Que dois-je faire pour être en règle ?

A partir du 1^{er} avril, chaque poids lourd circulant en Belgique devra être équipé d'un On Board Unit (OBU) en état de marche. L'OBU calcule les kilomètres parcourus depuis le péage. Les données seront transmises à un centre de facturation par le biais d'une carte SIM intégrée. Le transporteur reçoit une facture détaillée, calculé le plus précisément par rapport à la distance parcouru et ceci tous les 14 jours ou tous les mois selon le mode de paiement choisi.

Pour vérifier que tous les camions sont bien équipés, 40 portiques ont été installés sur le réseau belge. Les contrevenants risquent une amende de 1.000€ renouvelable toutes les 3h.

Où et comment puis-je obtenir un OBU (On Board Unit) ?

Pour se procurer un OBU, on peut faire une demande via un fournisseur de services. Actuellement Satellic est le seul fournisseur de services.

Combien coûte un OBU ?

L'utilisation d'un OBU est gratuite. L'appareil est disponible après le versement d'une caution de 135€. Cette caution est remboursée après restitution de l'appareil en bon état.

Comment puis-je restituer les coûts de la tarification routière comme transporteur ?

En Flandre et à Bruxelles la tarification kilométrique est une mesure fiscale qui est à 100% déductible des impôts des sociétés du transporteur. En Wallonie la tarification kilométrique est une rétribution sur laquelle la TVA est également imposée. Contrairement à l'ancien projet d'écotaxe français, aucun système de répercussion automatique de la taxe auprès des donneurs d'ordre n'est prévu.

Quelles catégories de véhicules sont exonérées de prélèvement kilométrique ?

Le législateur a défini les catégories de véhicules exonérées de prélèvement :

- les véhicules utilisés par la défense, les pompiers, la police, les services médicaux.
- les tracteurs agricoles, horticoles, forestiers ou utilisés pour la pisciculture.
- certains véhicules-outils, dans la mesure où ils ne transportent pas de marchandises (grues mobiles, élévateurs, excavatrices, bulldozers, pompe à béton automotrice sans mixer, tombeaux) et les véhicules avec plaque d'essai ZZ, les véhicules ancêtres avec un numéro de plaque "0" et les véhicules auto-école.

La taxe kilométrique devrait rapporter 475M€ à la Flandre et 200M€ à la Wallonie.

€/km	Flandre, Wallonie (ex TVA), Bruxelles			Zone Urbaine Bruxelloise		
	Autoroute			3,5-12t	12-32t	>32t
Euro 0	0,146	0,196	0,2	0,188	0,263	0,292
Euro 1	0,146	0,196	0,2	0,188	0,263	0,292
Euro 2	0,146	0,196	0,2	0,188	0,263	0,292
Euro 3	0,126	0,176	0,180	0,163	0,238	0,267
Euro 4	0,095	0,145	0,149	0,132	0,207	0,236
Euro 5	0,074	0,124	0,128	0,109	0,184	0,213
Euro 6	0,074	0,124	0,128	0,099	0,174	0,203

Vers une "norme CO₂" pour l'aviation

Une norme sur les émissions de CO₂ des avions a été recommandée à l'unanimité par le Comité de la protection de l'environnement de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) de l'ONU.

Réuni à Montréal, le Comité pour la Protection de l'Environnement dans l'Aviation (CAEP), qui regroupe une trentaine d'Etats et d'organisations dans le domaine de l'aviation et de l'environnement, a trouvé un accord sur un nouveau standard sur les émissions de CO₂ des avions.

La nouvelle norme sur les émissions de CO₂ s'appliquerait aux conceptions de nouveaux types d'avions à partir de 2020. Elle concernerait les nouvelles livraisons de types d'avions actuels en cours de production à partir de 2023. Une date butoir de 2028 pour la production d'aéronefs non conformes à la norme a par ailleurs été recommandée.

Le nouveau standard couvre à la fois les nouveaux types d'avion et les livraisons d'avions déjà en production, à la fois les gros porteurs, les avions régionaux et les business jets, avec des niveaux de sévérité et des dates d'applicabilité adaptés aux différents types d'appareils.

Cet accord devra être validé par le Conseil de l'OACI puis par l'Assemblée en septembre 2016 et devrait être complété par une mesure de compensation des émissions de l'aviation.

OACI : www.icao.int



D'après la recommandation du Comité, ce projet de normes d'efficacité énergétique imposerait aux futures générations d'avions de plus de 60 tonnes au décollage d'émettre, en moyenne, 36% de CO₂ en moins qu'actuellement. Les avions des gammes figurant déjà au catalogue des constructeurs devront abattre d'un tiers leurs rejets carbonés.

Avec ce nouveau standard, les constructeurs aéronautiques sont incités à poursuivre l'amélioration de l'efficacité énergétique de leurs futurs avions et les compagnies aériennes sont incitées à renouveler plus rapidement leurs avions en service.

Le FRET s'associe à Stratégies Logistique



Retrouvez dès à présent l'actualité du FRET et ses archives sur le site strategieslogistique.com

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

Envoyer votre demande d'abonnement à MG CONSEIL / 4 Passage du Marché / 75010 PARIS ou par mail : le.fret@yahoo.fr

Abonnement : 200€ HT / an (soit 240€TTC).