



le fret

Feuillelet Réglementaire Environnement Transport

L'Actualité Réglementaire Environnementale Transport & Logistique

Mensuel // Mars 2017 // N°25

logistique urbaine

Déploiement d'un cadre national

installations classées

L'autorisation ICPE disparaît

innovation

Bientôt la route électrique

connaître

- 2 ► Une logistique urbaine mieux cadrée
- 3 ► Objectif CO₂ et Certibruit, main dans la main / La première station GNV sur autoroute
- 4 ► Les chargeurs doivent s'engager

- 6 ► Les utilitaires en partage / Les pneus au centre de l'économie circulaire
- 7 ► La CDC investit dans les véhicules propres / Pomona roule au GNC
- 8 ► La palette, de plus en plus verte

comprendre

- 9 ► Bientôt une autoroute électrique ?
- 11 ► « Objectif CO₂ » : Vers un dispositif intégré pour la logistique

agir

- 12 ► L'autorisation ICPE disparaît
- 14 ► Devoir de vigilance pour les donneurs d'ordre

anticiper

- 15 ► Un référentiel RSE pour la logistique

Une logistique urbaine mieux cadrée

Le 17 janvier dernier, le Ministère chargé des transports a lancé la phase d'expérimentation du projet de « Cadre national pour des chartes locales de logistique urbaine durable ». Cinq collectivités volontaires vont expérimenter cette démarche en 2017, dont le déploiement est prévu en 2018.

Le projet était déjà évoqué lors de la conférence environnementale de 2014 et a été confortée au sein de la stratégie nationale "France Logistique 2025". Le cadre national pour des chartes locales vise « à accompagner les collectivités dans la mise en place des politiques de transport de marchandises et de logistique urbaine sur leurs territoires ». Objectif : favoriser le développement économique des villes tout en limitant les nuisances environnementales telles que la pollution, le bruit, la congestion et les émissions de gaz à effet de serre.

Sur le modèle de celle déjà en place à Paris (voir ci-contre), la démarche vise également à favoriser les échanges et la mutualisation de bonnes pratiques entre collectivités territoriales et à renforcer la concertation entre les acteurs publics et privés du secteur (chargeurs, transporteurs, logisticiens, commerçants, collectivités territoriales...).

Pendant la phase d'expérimentation, qui se déroulera sur l'année 2017, les collectivités territoriales volontaires, accompagnées par des bureaux d'études déjà sélectionnés par le Ministère, testeront une boîte à outils opérationnelle. Celle-ci comprend notamment des fiches méthodologiques et un outil d'évaluation des gains environnementaux.

Plusieurs collectivités territoriales participent d'ores et déjà à cette expérimentation : Montpellier Méditerranée Métropole, la Métropole Européenne de Lille, la ville de Dieppe, la ville de Vitrolles, la ville Cannes avec les communautés d'agglomération du Pays de Lérins et du Pays de Grasse.

La diffusion de la démarche au plan national est prévue courant 2018.

Ministère chargé des transports : www.developpement-durable.gouv.fr

FM Logistic & Transalliance chartés à Paris

FM Logistic France et le groupe Transalliance ont signé début janvier la « charte de la logistique urbaine durable » parisienne.

Créée en 2013 par la Mairie de Paris, la charte entend « concilier vie économique et cadre de vie plus sain, tout en garantissant une logistique moderne ».

Cette charte est basée sur 5 principes fondamentaux : développer une logistique urbaine favorable au dynamisme économique, respectueuse de l'environnement et mieux insérée dans la ville, mais aussi s'inscrire dans une démarche territoriale et enfin agir dans le cadre d'une démarche de concentration dynamique et collective.

La charte doit avant tout permettre la mise en place de groupes de travail et de réflexion autour de « fiches projets », qui matérialisent les initiatives innovantes. Chaque projet comporte un pilote désigné pour coordonner les partenaires associés et les actions concrètes à mettre en œuvre.



Yannick Buisson, directeur général de FM Logistic France

Pour FM Logistic, cette signature s'inscrit dans l'ensemble des actions mises en œuvre par le groupe : engagement au sein du club Demeter et de l'Aslog, signature de la Charte Objectif CO₂ depuis 2006...

À Paris, la société s'est associée à Paris&Co dans la création d'une plateforme d'innovation sur le thème "Logistique et Mobilité Urbaine Durable", qui vise à développer le projet CityLogin, un concept déjà déployé à Rome.

Le groupe Transalliance a lui aussi signé la Charte début janvier. En rejoignant les 90 signataires (logisticiens, transporteurs, grossistes, chargeurs...), le groupe s'est engagé à échanger de manière conjointe sur les bonnes pratiques de la logistique urbaine.

L'acteur européen du transport et de la logistique voit cette signature comme une nouvelle étape dans son engagement dans la mise en place de solutions logistiques durables.

Depuis 2008, le groupe est signataire de la Charte « Objectif CO₂ » et a mis en œuvre deux plans Développement Durable consécutifs appelés « Ecoblue » en 2011 et 2016. Le groupe a par ailleurs obtenu le label Lean & Green et le Prix Stratégies Logistique de l'Innovation Durable (SLID) pour la création de la 1^{ère} station multi-énergie d'Europe en 2016.

Transalliance : www.transalliance.eu
FM Logistic : www.fmlogistic.fr

Bientôt une autoroute électrique ?

Le concept d'autoroutes électriques est étudié pour traiter le cas du transport routier de marchandises à longue distance. Une étude française fait le point sur le potentiel du dispositif.

À l'heure actuelle, le marché du poids lourd électrique n'existe pas encore en France. Des tests sont toutefois réalisés en zone urbaine, notamment avec le poids lourd hybride Volvo FE (dédié à la collecte des déchets) et le Renault Midlum 100 % électrique de 16 tonnes (produit en partenariat avec l'IFP Énergies Nouvelles et PVI avec financement Ademe). Le poids lourd hybride le plus gros fonctionnant en France est le Renault Hybride Premium de 26 tonnes, adapté pour les zones urbaines et périurbaines.

L'électricité par caténaire

Aujourd'hui, des projets d'autoroute électrique sont déjà en place sur des tronçons courts, en mode dédié, en Suède ou aux États-Unis, pour l'industrie minière ou pour la desserte de zones portuaires, les fréquences et trafics étant très propices à l'utilisation de cette solution.

En Allemagne, le projet de recherche ENUBA vise à installer une caténaire au-dessus d'une des voies d'une autoroute à fort trafic. Objectif : permettre à des poids lourds équipés d'un pantographe de capter leur énergie de propulsion.

Ces véhicules peuvent être hybrides (double motorisation électrique et thermique) pour pouvoir rouler sur tous types de routes et ainsi assurer un service porte à porte, ou uniquement électriques dans le cas où ils sont dédiés à l'infrastructure, avec un changement de tracteur en début et en fin de parcours sur l'autoroute électrique (formule qui est appelée "navette").

Siemens pilote le projet allemand, en association avec les constructeurs de poids lourds Mercedes, Scania et Volvo.

D'autres projets, toujours avec Siemens, sont en cours en Suède et en Californie (voir encadré).



Réaliste et pertinent ?

Le Ministère chargé de l'écologie s'intéresse aujourd'hui à l'autoroute électrique par la technologie caténaire, connue en France car utilisée sur les Lignes à Grande Vitesse et sur les lignes de tramway. Un tel système présenterait donc l'avantage de ne pas reposer sur des technologies de rupture. Le Ministère a réalisé une analyse économique « exploratoire » et étudié les problématiques liées aux aspects techniques d'installation et d'exploitation d'un tel système.

L'objectif était de répondre aux questions suivantes : un projet d'autoroute électrique peut-il être opportun socialement et économiquement en France ? Est-ce une solution alternative au transport de marchandises routier pour un environnement de meilleure qualité ?

L'étude a tenté d'évaluer si un tel projet d'électrification était économiquement pertinent. Elle a procédé en deux étapes. Dans un premier temps, elle s'est attaché à évaluer les coûts « marchands et non marchands » de chaque mode de transport, en prenant des hypothèses sur le trafic concerné, via une approche en coûts complets.

Cette première analyse a permis de dégager une hiérarchie de vraisemblance des différents scénarios étudiés et de faire un tri parmi les choix technologiques.

Dans un second temps, une analyse « en situation réelle » a été effectuée, en se basant sur des données de trafic autoroutier et en utilisant le modèle de trafic Modev.

Quels résultats ?

L'étude publiée par le Ministère porte sur l'évaluation d'un projet d'autoroutes électriques sur des tronçons de plusieurs centaines de kilomètres, selon plusieurs modalités. Résultat : le bilan socio-économique des autoroutes électriques serait favorable pour un poids lourd hybride dans une hypothèse basse du coût de l'infrastructure caténaire (1,5 M€/km) et à l'horizon 2030.

Pour le Ministère, à l'issue de l'étude, la solution hybride serait envisageable à l'horizon 2030, compte tenu des hypothèses prises sur le coût d'infrastructure (1,5 M€) et du trafic potentiellement intéressé (supérieur à 6 000 poids lourds par jour) et de son taux de parcours sur autoroute (supérieur à 50 %).

(Suite page 10)

L'autorisation ICPE disparaît

À compter du 1er mars 2017, les différentes procédures et décisions environnementales requises pour les projets soumis à la réglementation des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) et les projets soumis à autorisation au titre de la loi sur l'eau (IOTA), sont fusionnées au sein de l'autorisation environnementale.

Des expérimentations de procédures intégrant les différentes autorisations ont été menées depuis mars 2014 dans certaines régions. Objectif : mutualiser les démarches administratives liées notamment aux installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) et aux « installations, ouvrages, travaux et activités » (IOTA) soumis à la législation sur l'eau.

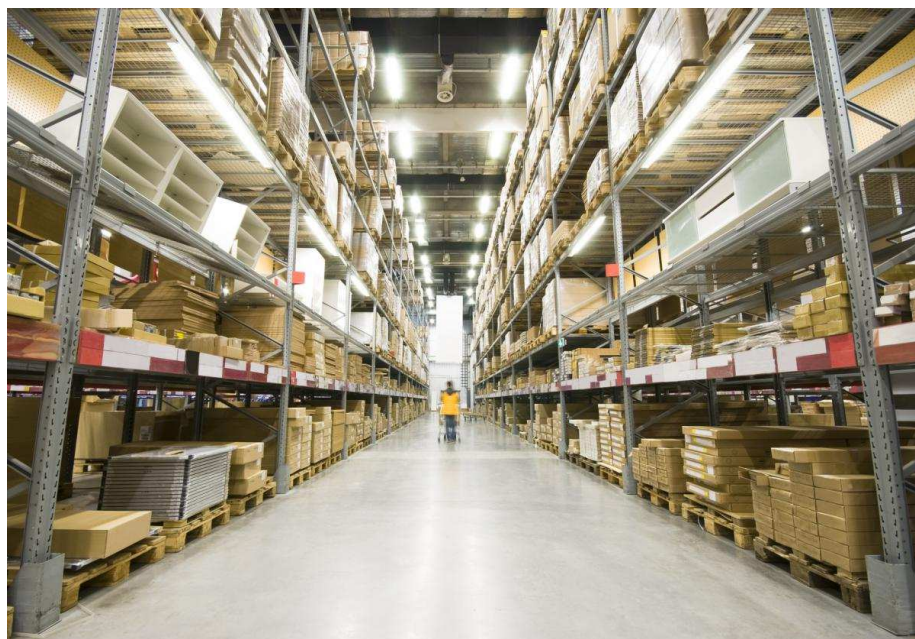
La loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique a étendu depuis le 1er novembre 2015 ces expérimentations à la France entière pour les ICPE relatives aux énergies renouvelables et pour les IOTA. Fort des premiers retours positifs sur ces expérimentations, le Gouvernement a décidé de pérenniser le dispositif : l'article 103 de la loi du 6 août 2015 habilite le Gouvernement à inscrire de manière définitive dans le code de l'environnement un dispositif d'autorisation environnementale unique, en améliorant et en pérennisant les expérimentations.

Une nouvelle ordonnance, ainsi que son décret d'application, viennent ainsi créer, au sein du code de l'environnement, un nouveau titre intitulé « Procédures administratives » et comportant un chapitre unique intitulé « Autorisation environnementale ».

Pourquoi une telle réforme ?

Avant la réforme, un même projet pouvait relever simultanément de plusieurs autorisations environnementales. La conduite de différentes procédures en parallèle ne favorisait pas une analyse globale des projets et induisait charges et délais supplémentaires pour les industriels et les services de l'Etat.

La création de la nouvelle autorisation environnementale poursuit donc trois objectifs principaux : simplifier les procédures, permettre une vision globale des enjeux environnementaux d'un projet et offrir aux acteurs une visibilité et une stabilité juridique.



L'autorisation ICPE disparaît

Sont ainsi soumis à la nouvelle procédure les installations, ouvrages, travaux et activités (IOTA) soumis à la législation sur l'eau et les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE), soumises à autorisation. Les procédures d'autorisation ICPE et IOTA disparaissent donc en tant que telles.

Les procédures de déclaration et d'enregistrement restent inchangées.

Outre les ICPE et les IOTA, l'autorisation intégrera les prescriptions de différentes législations applicables (réserves naturelles nationales, sites classés, espèces et habitats protégés...).

Visibilité et certificat de projet

Avant le dépôt d'une demande d'autorisation environnementale, les porteurs de projet peuvent désormais solliciter de l'administration soit des échanges (entretien, réunion...), soit un « certificat de projet »

Ce dernier identifie les régimes et procédures dont relève le projet, précise le contenu attendu du dossier, et peut fixer en accord avec le porteur de projet un calendrier d'instruction à titre d'engagement réciproque.

Objectif affiché : donner au porteur de projet une bonne visibilité sur les règles et les conditions d'instruction applicables à son projet.

Autorisation environnementale et permis de construire

L'autorisation environnementale ne vaut pas autorisation d'urbanisme, celle-ci relevant d'une approche très différente dans ses objectifs, son contenu, ses délais et l'autorité administrative compétente.

L'autorisation d'urbanisme éventuelle peut être délivrée avant l'autorisation environnementale, mais elle ne peut être exécutée qu'après la délivrance de cette autorisation. En outre, la demande d'autorisation environnementale pourra être rejetée si elle apparaît incompatible avec le document d'urbanisme.

(Suite page 13)

Un référentiel RSE pour la logistique

Dans le cadre de la stratégie nationale « France Logistique 2025 », le gouvernement a prévu la « mise en place un référentiel RSE commun et partagé par l'ensemble des acteurs ». Le Ministère chargé des transports vient de lancer une étude dont les résultats sont attendus d'ici la fin de l'année.

Depuis l'annonce de la stratégie « France Logistique 2025 », le Ministère en charge des transports a mené une série d'entretiens auprès des acteurs du secteur (associations professionnelles, donneurs d'ordres, prestataires logistiques, académiques).

Quatre enjeux ressortent de ces premiers contacts : une nécessité d'accompagnement des entreprises, la facilitation des échanges entre donneurs d'ordres et prestataires, l'insertion du référentiel dans un cadre de références internationales et généralistes, tout en s'appuyant sur les initiatives du secteur et, enfin, une

Un référentiel attendu pour la fin d'année

Une étude sera lancée courant avril par le Ministère pour finaliser l'élaboration du référentiel RSE propre au secteur de la logistique. Celui-ci devrait être constitué de trois documents.

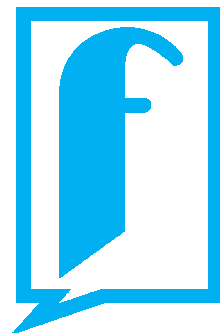
Le premier sera une introduction à la RSE et présentera un état des lieux en logistique, renvoyant vers des initiatives et des dispositifs d'actions RSE logistique. Les autres présenteront les éléments de lignes directrices et les indicateurs de performance RSE.

Les résultats de l'étude sont attendus pour la fin 2017.



Objectif : construire, en partenariat avec la filière, un référentiel RSE (Responsabilité Sociétale des Entreprises) dédié à la filière.

cohérence impérative des dispositifs réglementaires.



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, synthésés 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

