



## connaître...

### Prix Stratégies Logistique de l'Innovation Durable : les lauréats

Pour sa première édition, le Prix Stratégies Logistique de l'Innovation Durable a récompensé les 6 professionnels dont les innovations ont marqué l'année Développement Durable du secteur.



### Prix STRATÉGIES LOGISTIQUE DE L'INNOVATION DURABLE

Le 15 décembre dernier se déroulait la 1<sup>ère</sup> édition du Prix Stratégies Logistique de l'Innovation Durable. L'occasion de récompenser les entreprises ayant développé des innovations marquantes en matière de développement durable dans 5 catégories (Chargeurs, Transporteurs / Prestataires, Infrastructures, Eco-conception, Logistique Urbaine) et de remettre un Grand Prix au coup de cœur du jury.

**Logistique Urbaine.** Le Prix Logistique Urbaine a été remis à la plate-forme collaborative de livraison **Drivoo**, qui met en relation des particuliers (les "Drivers") effectuant des livraisons sur leurs trajets quotidiens à des commerçants locaux (restaurateurs, cavistes, fleuristes...), aux enseignes de la grande distribution et plus généralement à tous les points de ventes physiques situés dans des zones urbaines et nécessitant des livraisons courtes distances. Créée en mai 2015, elle compte aujourd'hui plus de 3.000 particuliers inscrits et une centaine de commerces utilisant régulièrement ses services

**Eco-conception.** Le **groupe CHEP** a été récompensé pour son ¼ de palette Nouvelle Génération. Société spécialisée dans la gestion-location des palettes et des supports de manutention, CHEP a développé un nouveau ¼ de palette éco-conçu qui associe l'innovation sup-

ply chain et marketing au cœur de l'économie circulaire. Ses innovations (réutilisable dans le cadre du modèle gestion-location, 100% fabriquée à partir de matériaux recyclés, entièrement recyclable, brevet des encoches, légèreté, gain de surface de stockage...) lui ont valu le prix Eco-conception.

**Infrastructure.** Le projet Créteil 3 de **SOGARIS**, qui a consisté rénover durablement une plate-forme logistique de 35 ans, déjà récompensé par le Grand Prix SIMI 2015 (voir Le FRET n°12) a, lui, reçu le Prix Infrastructure.



**Transporteurs / Prestataires.** **TK Blue**, agence de notation extra-financière Transport organisé en plate-forme collaborative, a reçu le Prix Transporteur / Prestataire. L'agence mesure et note le comportement RSE des entreprises et valorise leurs engagements écoresponsables. L'idée fondatrice est de créer un référentiel de qualité reconnu et partagé par tous les acteurs de la chaîne de transport et de leur permettre

En partenariat avec



### connaître...

- 1 ► Prix Stratégies Logistique de l'Innovation Durable : les lauréats
- 2 ► HAROPA lance l'ESI fluvial
- Metro expérimente la livraison électrique

### comprendre...

- 3 ► L'INRS veut limiter les risques en entrepôt
- 4 ► TMD : 125 accidents graves en 2014
- 5 ► RSE et performance économique sont intimement liées

### agir...

- 6 ► Evolution pour les CEE
- 7 ► Transposition (avec retard) des normes sur les combustibles marins / Les nouveautés fiscales pour 2016
- 8 ► Harmonisation des bilans de gaz à effet de serre et des audits énergétiques /
- 9 ► Qui peut limiter les vitesses sur route ?
- 10 ► Simplification pour les ICPE

### anticiper...

- 11 ► La Stratégie pour le développement de la mobilité propre se dévoile

en même temps de satisfaire à l'ensemble de leurs obligations réglementaires.

**Chargeurs.** La Société Coopérative d'Approvisionnement "**SCAPALSACE**", qui gère la logistique de distribution d'E. Leclerc dans le Grand Est a été primé pour le "Premier Entrepôt Robotisé E. Leclerc" de France qui allie innovation technologique, opportunité en termes de ressources humaines et démarche environnementale (surface au sol divisée par 2).

(Suite page 2)



## comprendre..

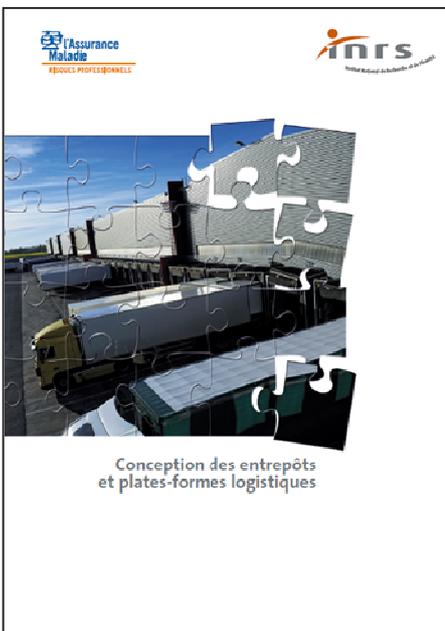
### L'INRS veut limiter les risques en entrepôt

**L'INRS (Institut National de Recherche et de Sécurité) a publié une brochure répertoriant les meilleures pratiques de conception et d'exploitation des entrepôts logistiques afin de limiter les risques pour les travailleurs.**

Le document traite des risques caractéristiques de l'activité de logistique auxquels les salariés peuvent être exposés dans les activités de :

- réception de marchandise
- stockage de marchandise
- préparation de commandes en picking et en éclatement
- conditionnement.

Il propose des "bonnes pratiques" de prévention des risques professionnels à mettre en œuvre dès la phase de conception.



Conception des entrepôts et plates-formes logistiques

Partant du constat que de nombreux bâtiments sont destinés à être loués, leur construction est généralement conditionnée à un engagement du ou des futurs locataires sous la forme d'un bail de longue durée. Le maître d'ouvrage, généralement un investisseur en immobilier, finance ainsi le terrain et le bâti. Le matériel est choisi et financé par le locataire. C'est pourquoi la démarche de conception implique principalement ces deux acteurs.

La brochure s'adresse ainsi :

- Aux maîtres d'ouvrage constructeurs en nom propre ou promoteurs qui font bâtir pour le compte d'investisseurs en immobilier d'entreprise
- Aux maîtres d'œuvre, aux bureaux d'études et aux architectes
- Aux contractants généraux qui livrent ce type de bâtiment clé en main
- chefs d'entreprise, futurs exploitants, prestataires qui louent et utilisent les locaux
- Aux interlocuteurs des concepteurs tels que les représentants du personnel, les ergonomes, les médecins du travail et les préventeurs des Carsat / Cramif / CGSS.

Le document traite des risques caractéristiques de l'activité de logistique auxquels les salariés peuvent être exposés dans les bâtiments de :

- réception de marchandise
- stockage de marchandise
- préparation de commandes en picking et en éclatement
- conditionnement.

Il propose des "bonnes pratiques" de prévention des risques professionnels à mettre en œuvre dès la phase de conception.

Après avoir exposé la sinistralité et les accidents spécifiques du secteur, l'INRS dresse les bonnes pratiques en termes de :

- conception des locaux et de leurs abords (circulations extérieures, quais et aires de manœuvre, entretien des toitures, façades et équipements, circulations intérieures, ambiances physiques de travail...)
- conception des postes de travail (manutentions manuelles, chariots, "rolls-conteneurs", rayonnages métalliques, rayonnements électromagnétiques, systèmes de reconnaissance vocale).

La brochure concerne les constructions

neuves mais peut être appliquée pour tout ou partie aux rénovations.

[Conception des entrepôts et plates formes logistiques - INRS - 2015](#)

**"Le FRET s'associe au magazine Stratégies Logistique."**

**STRATÉGIES LOGISTIQUE**  
PILOTER ■ L'ENTREPRISE ■ EN MOUVEMENT

Retrouvez dès à présent l'actualité du FRET et ses archives sur le site [strategieslogistique.com](http://strategieslogistique.com)"



# agir..

## Evolution pour les CEE

**Un nouveau décret instaure une obligation d'économies d'énergie au bénéfice des ménages en situation de précarité énergétique dans le cadre des Certificats d'Economies d'Énergie (CEE).**

Le dispositif des certificats d'économies d'énergie (CEE) a été créé par la loi n°2005-781 du 13 juillet 2005 de programme fixant les orientations de la politique énergétique (dite loi POPE) et constitue l'un des instruments de la politique de maîtrise de la demande énergétique.

Ce dispositif repose sur une obligation de réalisation d'économies d'énergie imposée par les pouvoirs publics aux vendeurs d'énergie appelés les "obligés" (électricité, gaz, chaleur, froid, fioul domestique et carburants pour automobiles). Ceux-ci sont ainsi incités à promouvoir activement l'efficacité énergétique auprès de leurs clients : ménages, collectivités territoriales ou professionnels.

Un objectif de 3 ans est défini et réparti entre les opérateurs en fonction de leurs volumes de ventes. En fin de période, les vendeurs d'énergie obligés doivent justifier de l'accomplissement de leurs obligations par la détention d'un montant de certificats équivalent à ces obligations. Les CEE peuvent être obtenus à la suite d'actions entreprises en propre par les opérateurs ou par l'achat à d'autres acteurs ayant mené des opérations d'économies d'énergie. En cas de non respect de leurs obligations, les obligés sont tenus de verser une pénalité libératoire de 2c€/kWh manquant.

En application de l'article 30 de la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte (voir le FRET n°8), un nouveau décret instaure une obligation d'économies d'énergie au bénéfice des ménages en situation de précarité énergétique. Il devrait permettre d'accroître les efforts d'économies d'énergie et de lutte contre la précarité énergétique. Concrètement, cette nouvelle obligation pourra être remplie par la mise en œuvre d'actions d'économies d'énergie au bénéfice de ménages situés sous un certain plafond de revenus, ou par la contribution à des programmes d'accompagnement de ces ménages

(formation, information, innovation). Les actions au profit des ménages les plus modestes seront encouragées par un système de bonification.

Cette nouvelle obligation, qui s'impose depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2016 aux fournisseurs d'énergie, vient s'ajouter à l'objectif d'économies d'énergie de 700 TWh "cumac" défini pour la troisième période dans le cadre du dispositif des CEE. Ce sont ainsi 150 TWh cumac supplémentaires sur les années 2016-2017 qui devraient bénéficier aux ménages en situation de précarité énergétique. Cela représenterait un volume de financement jusqu'à 900M€ sur deux ans.

Un nouvel arrêté définit par ailleurs de nouvelles opérations standardisées d'économie d'énergie. Il vient compléter le catalogue d'opérations standardisées, avec 12 fiches révisées, et une fiche nouvelle.

Cet arrêté apporte également diverses modifications à 4 fiches d'opérations standardisées.

*Décret n°2015-1825 du 30 décembre 2015 relatif aux certificats d'économie d'énergie (JO du 31 décembre 2015)*

*Arrêté du 22 décembre 2015 modifiant l'arrêté du 22 décembre 2014 définissant les opérations standardisées d'économies d'énergie (JO du 3 janvier 2016)*

*Arrêté du 30 décembre 2015 modifiant l'arrêté du 29 décembre 2014 relatif aux modalités d'application de la troisième période du dispositif des certificats d'économies d'énergie (JO du 31 décembre 2015)*

*Arrêté du 30 septembre 2015 modifiant l'arrêté du 4 septembre 2014 fixant la liste des éléments d'une demande de certificats d'économies d'énergie et les documents à archiver par le demandeur (JO du 31 décembre 2015)*

*"Les entreprises engageant un programme d'investissements dans le but d'améliorer leur efficacité énergétique (éclairage, froid, chauffage, climatisation, motorisation électrique, isolation) peuvent bénéficier des Prêts Éco-Énergie, opérés par BPI-France.*

*Il s'agit d'un dispositif de prêts bonifiés, de 10 à 50k€, à destination des micro-entreprises, TPE, PME, SCI, sans garantie ni caution personnelle.*

*Les demandes peuvent être faites en ligne : [www.pee.bpifrance.fr](http://www.pee.bpifrance.fr)"*

## Les nouveautés fiscales pour 2016

**Taxe sur le gazole, aide au gaz... Les lois de finances pour 2016 et rectificative pour 2015 apportent leurs lots de nouveautés fiscales. Le FRET fait le point sur les nouveautés qui impacteront les entreprises du secteur.**

**TICPE.** Concernant le prix des carburants, la loi de finances rectificative pour 2015 dévoile l'évolution de la Taxe Carbone, intégrée à la Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) (ex-TIPP). La loi n°2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique (voir le FRET n°8) avait défini cette "composante carbone", intégrée à la TICPE et avait une valeur objectif de 56€ pour la tonne de carbone en 2020 et de 100€ en 2030, sans préciser plus avant son évolution. L'article 16 de la loi de finances rectificatives pour 2015 précise l'évolution et fixe la Taxe carbone à 22€ la tonne de CO<sub>2</sub> en 2016, 30,50€ en 2017, 39€ en 2018 et 47,5€ en 2019.

La loi de finances pour 2015 officialise par ailleurs le relèvement de 2c€ du tarif de la TICPE sur le gazole, comme annoncé dans le FRET n°11. Les recettes seront transférées à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF).

En 2016, les recettes TICPE devraient ainsi progresser pour s'établir à 15,6Md€ au lieu de 13,9Md€ pour 2015. Cette hausse résulterait principalement de la montée en charge de la fiscalité écologique.

**Aide au gaz.** L'article 23 de la loi de finances pour 2016 prévoit par ailleurs un dispositif fiscal en faveur de l'acquisition par les entreprises de poids lourds fonctionnant au gaz. Cette aide vise à créer pour une durée de 2 ans un dispositif de suramortissement au profit des véhicules de plus de 3,5 tonnes fonctionnant exclusivement au gaz naturel (GNV) ou au biométhane carburant. Ainsi, les entreprises soumises à l'impôt sur les sociétés ou à l'impôt sur le revenu selon un régime réel d'imposition peuvent déduire de leur résultat imposable une somme égale à 40% de la valeur d'origine des véhicules acquis entre le 1<sup>er</sup> janvier 2016 et le 31 décembre 2017.

**RCB.** Côté logistique, la loi de finances rectificatives pour 2015 plafonne enfin le montant de la redevance pour création de bureaux, locaux commerciaux ou locaux de stockage en Ile-de-France à 30% de la part du coût de l'opération imputable à l'acquisition et à l'aménagement de la surface de construction au sens de l'article L 331-10 du Code de l'urbanisme (qui vise la taxe d'aménagement). La taxe additionnelle aux droits d'enregistrement applicable en Ile-de-France en cas de cession de locaux à usage de bureaux, locaux commerciaux ou locaux de stockage a également été adoptée. Son taux est de 0,6% (article 50).

*Loi n°2015-1786 du 29 décembre 2015 de finances rectificative pour 2015 (JO du 30 décembre 2015)*

*Loi n°2015-1785 du 29 décembre 2015 de finances pour 2016 (JO du 31 décembre 2015)*

## Transposition (avec retard) des normes sur les combustibles marins

**Le gouvernement a publié une ordonnance transposant la directive européenne 2012/33/UE relative à la teneur en soufre des combustibles marins.**

**E**n 2010, l'annexe VI la convention de l'Organisation maritime internationale pour la prévention de la pollution par les navires (dite "convention Marpol") a établi des valeurs limites de teneur en soufre des combustibles marins.

Ses dispositions ont été intégrées dans le droit européen par la directive 2012/33/UE du 21 novembre 2012, directive qui appelle notamment les Etats membres à établir des sanctions appropriées. Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2015, obligation est ainsi faite pour le transport maritime en zone SECA (zones de contrôle des émissions de soufre) d'utiliser du fuel

à 0,1% en soufre. La Directive demande par ailleurs que les Etats membres prennent toutes les mesures nécessaires pour faire en sorte que les combustibles marins ne soient pas utilisés dans les parties de leurs eaux territoriales, de leurs zones économiques exclusives et de leurs zones de prévention de la pollution qui relèvent des zones de contrôle des émissions de SOx si la teneur en soufre de ces combustibles dépasse 0,1%.

L'article 59 de la loi sur la transition énergétique (voir Le FRET n°8) a habilité le Gouvernement à prendre, par voie d'ordonnance, les dispositions législatives nécessaires à la transposition de la directive 2012/33/UE. L'ordonnance pu-

blée fin décembre assure ainsi la transposition de cette directive pour ce qui relève du domaine de la loi.

Ainsi, l'article 2 a vocation à préciser les obligations qui s'imposent aux navires naviguant dans les eaux relevant de la souveraineté ou de la juridiction française et prescrit les valeurs limites de teneur en soufre des combustibles marins, telles que définies dans la convention MARPOL et la directive européenne.

Ainsi, lorsqu'ils naviguent en dehors des zones de contrôle des émissions de soufre, les navires doivent utiliser des combustibles dont la teneur en soufre est inférieure ou égale à 3,5% en masse

(Suite page 8)



## anticiper..

### La Stratégie pour le développement de la mobilité propre se dévoile

**Le Ministère chargé de l'Ecologie a dévoilé son projet de "Stratégie pour le développement de la mobilité propre" qui se veut le plan d'actions pour une nouvelle mobilité des personnes et des marchandises. Et la meilleure manière d'anticiper les textes réglementaires pour 2016...**

La loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte (voir Le FRET n°8) prévoit dans son article 40 que l'Etat définisse une Stratégie pour le développement de la mobilité propre. Le Ministère chargé de l'écologie a présenté courant décembre le premier document de travail.

Le projet présente les orientations et actions de développement de la mobilité propre, en les rattachant aux priorités prévues par la loi de transition énergétique pour la croissance verte (maîtriser la demande de mobilité, développer les véhicules à faibles émissions, fixer un cadre d'action national permettant le développement d'un marché des carburants alternatifs et le déploiement des infrastructures correspondantes, optimiser le fonctionnement des véhicules et les réseaux existants, améliorer les reports modaux, développer les modes de transports collaboratifs) ainsi que les démarches stratégiques engagées dans un certain nombre de domaines des transports et de la mobilité.

### Les véhicules à faibles émissions

Parmi les axes de travail dévoilés par le document, figure le développement des véhicules à faibles émissions. Dans ce domaine, les objectifs du gouvernement sont les suivants :

- Pour les véhicules particuliers et les petits véhicules utilitaires légers (VUL), les consommations moyennes des véhicules neufs devront être en 2030 de 2l/100km. 2,5 millions de véhicules hybrides rechargeables devront circuler en 2030 et 1,9 millions de véhicules électriques.
- La part du parc de poids lourds rou-

lant au GNV devra être de 3% en 2023 et de 7% en 2030.

- Une amélioration des consommations unitaires de 20% pour les transports de marchandises est attendue entre 2013 et le 3<sup>ème</sup> budget carbone.
- Enfin, en 2030, l'électrification à quai de navire est visée.

D'après la Stratégie, pour y parvenir, l'Etat :

- Publiera en 2016 des décrets définissant les véhicules à faibles émissions (voir Le FRET n°10)
- Mettra en place en 2016 le dispositif "certificat qualité de l'air" donnant la possibilité aux utilisateurs des véhicules les moins polluants de bénéficier d'avantages de circulation (voir Le FRET n°10)
- Mettra en œuvre des projets "villes respirables" avec comme première étape la signature des conventions au 1<sup>er</sup> semestre 2016 (voir Le FRET n°10)

En complément, le gouvernement annonce la publication en 2016 du Plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques.

La loi sur la transition énergétique a déjà défini des mesures dont l'application est encore attendue. La loi met ainsi en place des mesures de facilitation de la circulation et du stationnement des véhicules à faibles émissions (art 36 et 37). Elle donne la possibilité de créer, dans les agglomérations et les zones pour lesquelles un plan de protection de l'atmosphère est applicable, des zones à circulation restreinte. Seuls les véhicules identifiés comme contribuant à la limitation de la pollution atmosphérique pourront y circuler (art.48). Une nomenclature classera les véhicules en fonction des émissions de polluants atmosphériques. Ces classes permettront de différencier les véhicules et d'adopter une progressi-

tivité dans les mesures qui seront mises en place. Les véhicules électriques, qui n'émettent pas de pollution à l'échappement, feront l'objet d'une catégorie spécifique, autorisée à circuler dans les meilleures conditions. Le certificat sera mis en place en 2016.

La définition des véhicules à faibles émissions, pour les différentes catégories de véhicules, donnera lieu à la publication de plusieurs décrets :

- décret définissant les véhicules à faibles émissions de moins de 3,5 tonnes (voitures particulières et camionnettes)
- décret définissant les véhicules à faibles émissions de plus de 3,5 tonnes conçus essentiellement pour le transport de marchandises
- décret définissant les véhicules à faibles émissions destinés au transport en commun de personnes

L'appel à projet "villes respirables en 5 ans", lancé le 2 juin 2015 (voir Le FRET n°10), doit faire émerger des "villes laboratoires" volontaires pour mettre en œuvre des actions concrètes. Pour y répondre les villes doivent présenter des projets prévoyant la création ou la préfiguration de zone à circulation restreinte ainsi que le portage d'actions portant (au choix) sur le transport et la mobilité, l'industrie, l'agriculture, le logement, l'innovation comme vecteur de croissance verte et la planification urbaine. 20 collectivités sont déjà lauréates (voir Le FRET n°10).

(Suite page 12)