



## CONNAÎTRE...

### TAB roule au GNV

**TAB Rail Road associe l'utilisation du GNV (Gaz Naturel Véhicule) au combiné rail-route.**

Un nouvelle offre de TAB Rail Road propose d'utiliser des véhicules au GNV pour le chargement et la livraison sur les premiers et derniers kilomètres dans son process de transport rail-route.

Les véhicules au départ et à l'arrivée des terminaux ferroviaires seront équipés de moteurs au gaz naturel. Cette initiative concernera d'abord le terminal ferroviaire francilien de Valenton, où transite

plus d'un tiers de l'activité de la société.



Cinq à dix véhicules fournis par Iveco, d'une autonomie de 300 à 400km, seront déployés d'ici le mois de juin.

L'objectif final de TAB est d'équiper tous ses véhicules de moteurs au gaz naturel au départ des terminaux ferroviaires, et d'y implanter à terme ses propres stations de GNV.

TAB Rail Road : [www.tab-transports.com](http://www.tab-transports.com)

En partenariat avec



## Les partenaires de DB Schenker réduisent leurs émissions

**Les partenaires maritimes et aériens de DB Schenker sont invités à réduire leurs émissions de CO<sub>2</sub>.**

**P**our réduire les émissions de CO<sub>2</sub> liées au transport de ses marchandises, DB Schenker a décidé de faire signer à ses partenaires maritimes et aériens des engagements chiffrés.

Les compagnies Maersk, Hapag Lloyd, Hamburg Süd, Hanjin et Hyundai Merchant Marine ont déjà signé un accord. Au total, l'ensemble de ces engagements devrait permettre à DB Schenker Logistics de réduire de 23% ses émissions d'ici 2020 (par rapport à 2014).

Côté aérien, des accords ont été signés avec British Airways, American Airlines et Lan Chile. Ils devraient permettre, de leur côté, de réduire plus de 10% par unité transportée les émissions de CO<sub>2</sub>.

D'autres accords devraient être signés d'ici la fin de l'année.

DB Schenker : [www.logistics.dbschenker.fr](http://www.logistics.dbschenker.fr)



## CONNAÎTRE...

**1** ▶ TAB roule au GNV / Les partenaires de DB Schenker réduisent leurs émissions

**2** ▶ Inscriptions ouvertes pour FRET21

## COMPRENDRE...

**3** ▶ 1 prestataire sur 4 ne connaît pas l'Information CO<sub>2</sub>

**7** ▶ Quid des biocarburants aéronautiques en 2020?

## AGIR...

**8** ▶ Les PME échappent à l'audit énergétique

**9** ▶ Test de la circulation inter-files

**10** ▶ Un soutien de 30M€ au transport combiné / Nouvelles recommandations pour les pneumatiques et les pulvérisants

**11** ▶ Focus sur le compte pénibilité

**14** ▶ Où envoyer sa déclaration de TGAP ? / Mise à jour des bilans GES

## ANTICIPER...

**15** ▶ Logistique urbaine : les véhicules anciens bientôt exclus des centres-villes

**17** ▶ Le retour de l'écotaxe, régionale cette fois...

**18** ▶ Moins de pollution dans les aéroports / Les travaux énergétiques bientôt obligatoires



## comprendre..

### 1 prestataire sur 4 ne connaît pas l'Information CO<sub>2</sub>

Deux ans après l'entrée en vigueur de l'obligation d'information des émissions de CO<sub>2</sub> des prestations de transport, un bilan de mise en œuvre du dispositif vient d'être établi sur la base d'une enquête auprès d'un peu plus de 800 prestataires. 40% des entreprises seulement l'ont mis en œuvre.

L'obligation d'affichage des émissions de CO<sub>2</sub> des prestations de transport a été intégrée à la loi du 12 juillet 2010 dite "Grenelle 2". 4 textes complémentaires sont aujourd'hui parus sur le sujet :

- L'article L1431-3 du code des transports (article 228-II de la loi "Grenelle" n°2010-788 du 12 juillet 2010). Cet article énonce l'obligation suivante : "Toute personne qui commercialise ou organise une prestation de transport de personnes, de marchandises ou de déménagement doit fournir au bénéficiaire de la prestation une information relative à la quantité de dioxyde de carbone émise par le ou les modes de transport utilisés pour réaliser cette prestation".
- Le décret n°2011-1336 du 24 octobre 2011 qui formalise le principe de l'affichage de l'"information CO<sub>2</sub>" et précise les modalités de mise en œuvre.
- L'arrêté du 10 avril 2012 qui fixe les valeurs par défaut (niveau 1) et les facteurs d'émission.
- Le deuxième arrêté du 10 avril 2012 qui fixe la date d'application de la mesure.

La loi sur la transition énergétique (voir Le FRET n°11) a introduit une double modification :

- La première étend le champ de l'information à d'autres gaz à effet de serre que le dioxyde de carbone seul.
- La seconde modification concerne le périmètre d'application géographique de l'information, désormais obligatoire pour les transports dont le départ **et** la destination sont sur le territoire national. Les précédentes dispositions s'appliquaient à toute prestation de transport ayant son point d'origine **ou** de destination situé sur le territoire national.

Les objectifs de la démarche étaient :

- De généraliser l'information CO<sub>2</sub>, déjà pratiquée de façon volontaire dans le secteur des transports
- De sensibiliser les usagers et les clients sur l'importance des émissions de CO<sub>2</sub> liées aux transports
- D'orienter les choix vers des solutions moins émettrices de CO<sub>2</sub>
- D'harmoniser les méthodes existantes en rendant obligatoire des principes fondamentaux
- De valoriser les bonnes pratiques des professionnels et mettre en évidence les progrès réalisés

Sont concernés :

- Tous les modes de transport (routier, fluvial, aérien, maritime et ferroviaire)
- Marchandises et voyageurs
- Toute entreprise quelque soit sa taille
- Les activités de transport et de commission de transport
- Les prestations de transport dont les points d'origine et de destination sont situés sur le territoire français
- Les prestations pour compte d'autrui (le compte-propre est exclus)

A noter : les activités de location, avec ou sans conducteur, sont exclues.

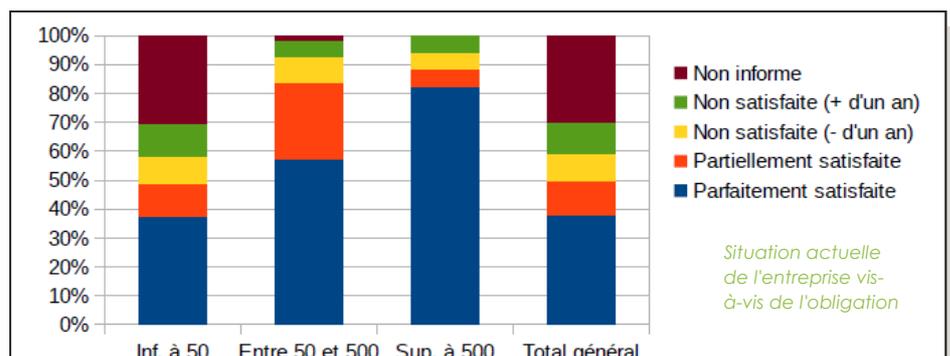


L'information est due par l'organisateur ou le prestataire de transport qui effectue la prestation :

- Soit pour le compte d'un "chargeur"
- Soit d'un autre prestataire de transport ou organisateur de transport

La date d'application était fixée au 1<sup>er</sup> octobre 2013 pour tous les modes de transport et pour toute taille d'entreprise.

Comme demandé par loi, le Ministère a fait un point d'étape sur l'application de la mesure. L'enquête a permis d'interroger 271 entreprises de transport terrestre de marchandises (transport terrestre hors voie d'eau) et 29 chargeurs.



(Suite page 4)



## agir..

### Les PME échappent à l'audit énergétique

**Un décret revient sur le champ d'application de l'audit énergétique et démontre qu'un seul mot peut changer bien des choses...**

Le décret, relatif à la codification de la partie réglementaire du code de l'énergie, prévoit que les entreprises doivent réaliser un audit énergétique (voir ci-contre) dans deux cas :

- lorsqu'elles ont un effectif supérieur ou égal à 250 personnes
- lorsqu'elles ont un chiffre d'affaires annuel qui excède 50M€ **et** un total de bilan qui dépasse 43M€.

Dans la rédaction précédente, prévue par le décret du 4 décembre 2013 abrogé à l'occasion de cette recodification, seuls un des critères relatifs au chiffre d'affaires annuel ou au bilan était nécessaire. Cela conduisait à rendre obligatoire l'audit pour des sociétés qui relevaient de la catégorie des PME.

Avec cette nouvelle rédaction, le champ de l'audit est restreint et mis en conformité avec la directive du 25 octobre 2012, à l'origine de cette obligation.

Les entreprises concernées devaient réaliser leur premier audit énergétique pour le 5 décembre 2015. Le ministère de l'Ecologie a annoncé courant novembre un délai supplémentaire pour la transmission des justificatifs de réalisation de cet audit, les entreprises pouvant les remettre jusqu'au 30 juin 2016 (voir Le FRET n°11). Ce report a été acté par une modification de l'article L. 233-1 du code de l'énergie par l'ordonnance du 24 décembre 2015 relative aux bilans d'émission de gaz à effet de serre et aux audits énergétiques (voir Le FRET n°13).

*Décret n°2015-1823 du 30 décembre 2015 relatif à la codification de la partie réglementaire du code de l'énergie (JO du 31 décembre 2015)*

### retour sur... l'obligation d'audit énergétique

**Le FRET revient ce mois-ci en détail sur l'obligation d'audit énergétique applicable à certaines entreprises.**

L'obligation d'audit est issue de la directive 2012/27/UE du 25 octobre 2012. Pour y répondre, la réglementation nationale a évolué, à travers plusieurs textes réglementaires :

- la loi n°2013-619 du 16 juillet 2013, actant le principe d'obligation d'audit énergie pour les entreprises,
- le décret n°2014-1393 et l'arrêté du 24 novembre 2014 relatifs aux modalités d'application de l'audit énergétique.

L'audit doit se baser sur le périmètre suivant : 80% de la facture énergétique totale acquittée par l'entreprise (toutes les énergies sont concernées : carburants, électricité, gaz naturel, GNL, charbons, vapeur, biomasse...).

S'il est établi que l'entreprise ou certains de ses établissements ont mis en place un système de management de l'énergie certifié NF EN ISO 50001:2011, les activités couvertes par un certificat ISO 50 001 peuvent ne pas être auditées. En pratique, une entreprise définit un périmètre d'activités qui couvre 80% de sa facture énergétique. Dans ce périmètre, les audits énergétiques porteront sur les activités non couvertes par un certificat ISO 50 001. Ainsi, si les activités liées à 80% (65% avant le 5 décembre 2015) de la facture énergétique de l'entreprise sont couvertes par un système de management de l'énergie, l'entreprise est exemptée de cette obligation d'audit. Donc, si 30% de la facture d'énergie de l'entreprise est couverte par un système de management de l'énergie certifié, l'audit peut ne porter que sur 50% de la facture énergétique des activités non couvertes par un système de management.

Qu'il soit externe ou interne, l'auditeur doit être compétent et respecter une certaine indépendance (pas de lien direct entre les activités de l'auditeur et de l'audité, en particulier en interne). Si l'auditeur est externe, le rapport d'audit doit comporter le numéro de qualification du bureau d'études, ce qui permet d'en vérifier les compétences. En effet, les prestataires externes sont tenus de respecter les référentiels de qualification d'organismes certificateurs.

L'audit énergétique peut être réalisé dans le cadre d'une certification ISO 14001:2004 par un organisme habilité à réaliser ce type de démarche (accréditation COFRAC ou équivalente). Dans ce cas, le périmètre de l'audit obligatoire reste le même que celui indiqué ci-dessus. En revanche, l'auditeur n'a pas obligation à détenir de qualification.

La partie "référénts techniques" des référentiels de qualification indique le quota minimum, parmi les effectifs du bureau d'études oeuvrant dans le domaine concerné, de profils senior ou spécialisés qui encadreront les audits réalisés par le bureau d'études. Ce quota est fixé à un référent pour 20 personnes dans le domaine concerné par l'audit. Pour chaque domaine d'activité sont stipulés la nature et le niveau de leur formation ainsi que leur expérience professionnelle.

La conduite des audits doit respecter au minimum les normes suivantes :

- la norme NF EN 16247-1 : exigences générales sur la méthodologie de l'audit énergétique,
- la norme NF EN 16247-2 : déclinaison pour le secteur du bâtiment,
- la norme NF EN 16247-3 : déclinaison pour le secteur des procédés industriels,
- la norme NF EN 16247-4 : déclinaison pour le secteur des transports.

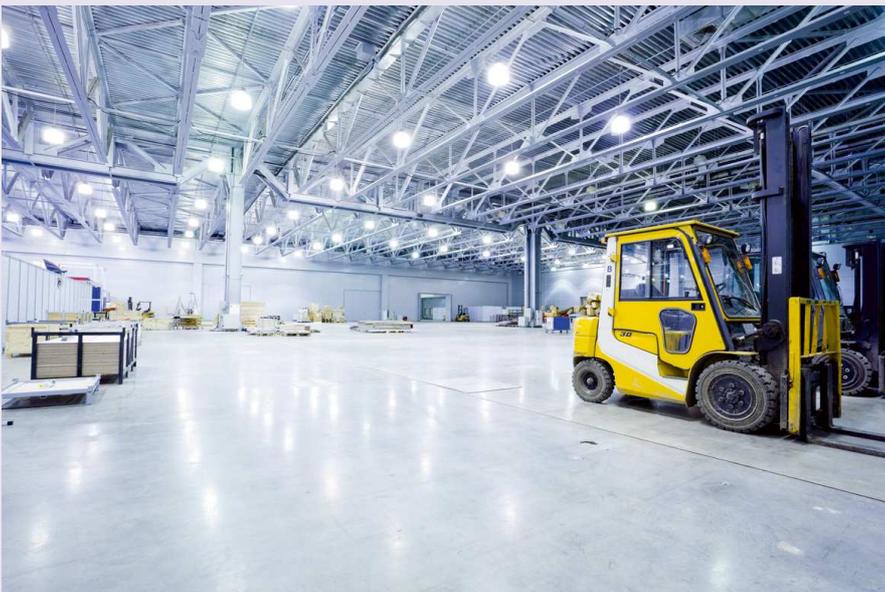
(Suite page 9)

(Suite de la page 8)

La réalisation d'un audit énergétique aboutit à l'établissement d'une liste de préconisations. La mise en place de celles-ci doit permettre des gains ou optimisations, tout en maîtrisant les coûts engendrés par ces démarches. Les actions d'économies d'énergie préconisées dans le rapport d'audit doivent être classées selon leur temps de retour sur investissement : inférieur à 1 an, entre 1 et 4 ans, puis au-delà de 4 ans. Cela permettra d'affecter des priorités à des actions moins coûteuses et constituant des premières économies financières, qui amèneront à créer des opportunités d'investissements plus lourds et offrant un retour sur investissement à plus long terme.

Pour tous les audits qui auraient été réalisés avant la date d'entrée en vigueur, Dans les transports, seront recevables les diagnostics réalisés dans le cadre d'une charte "Objectif CO<sub>2</sub>" signée avec l'ADEME.

Pour les entreprises certifiées ISO 50001, si le certificat de conformité a été délivré avant le 1<sup>er</sup> janvier 2015 par un organisme de certification non encore accrédité et qu'il est toujours en cours de validité au 5 décembre 2015, l'entreprise pourra bénéficier de l'exemption d'audit énergétique à la condition que l'organisme de certification ait déposé une demande d'accréditation avant le 5 septembre 2014 et que cette demande ait été acceptée avant le 5 décembre 2015.



## Test de la circulation inter-files

**Un décret met en place un test grandeur nature de la circulation des 2 roues entre les files de véhicules dans certaines conditions.**

**A** titre expérimental et par dérogation à certaines règles de circulation, le décret autorise ainsi désormais la circulation inter-files de certains véhicules à 2 ou 3 roues motorisés d'une largeur d'1m maximum.

D'après le décret, un conducteur est en inter-files lorsqu'il circule entre les 2 files de véhicules situées sur les deux voies de circulation les plus à gauche d'une chaussée. Cette circulation n'est pas considérée comme un dépassement. La circulation inter-files est désormais autorisée mais à certaines conditions:

- lorsque la circulation s'est, en raison de sa densité, établie en file ininterrompue sur toutes les voies, jusqu'à une vitesse maximale de 50 km/h
- sur les autoroutes et les routes, dont la vitesse maximale autorisée est supérieure ou égale à 70 km/h, à deux chaussées séparées par un terre-plein central et dotées d'au moins deux voies chacune
- dans les départements des Bouches-du-Rhône, de la Gironde, du Rhône et de ceux de la région Ile-de-France, notamment le boulevard périphérique parisien.



Les règles régissant la circulation inter-files seront intégrées à l'enseignement de la conduite de tout véhicule admis à circuler sur la voie publique. L'expérimentation aura lieu entre 1<sup>er</sup> février 2016 et le 31 janvier 2020. et fera l'objet de rapports annuels d'évaluation.

*Décret n°2015-1750 du 23 décembre 2015 portant expérimentation de la circulation inter-files (JO du 26 décembre 2015)*

*Arrêté du 4 janvier 2016 fixant les dates de commencement et de fin de l'expérimentation de la circulation inter-files (JO du 15 janvier 2016)*

## Le FRET s'associe à Stratégies Logistique



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



# anticiper..

## Logistique urbaine : les véhicules anciens bientôt exclus des centres-villes

**Le ministère chargé de l'Ecologie a dévoilé le projet de décret permettant la création de Zones à Circulation Restreinte (ZCR) en application de la loi sur la transition énergétique et précisant les conditions dans lesquelles les collectivités pourront choisir de les mettre en œuvre.**

Les Zones à Circulation Restreinte (dite "ZCR"), prévue à l'article L. 2213-4-1 du Code général des collectivités territoriales, ont été créées par la loi sur la transition énergétique (voir Le FRET n°8). Ce nouvel instrument est mis à disposition du maire (ou du président de l'intercommunalité s'il dispose du pouvoir de police de circulation).

D'ores et déjà, l'article L. 2213-4-1 offre aux collectivités qui le souhaitent la possibilité d'interdire, par arrêté, dans les agglomérations et les zones pour lesquelles un Plan de Protection de l'Atmosphère est applicable, la circulation des véhicules les plus polluants sur tout ou partie du territoire.

Le projet de décret mis en consultation fixe les modalités d'élaboration de l'arrêté local créant la ZCR :

- Cette création devra être justifiée par une étude environnementale intégrant un état des lieux initial de la qualité de l'air sur la zone concernée et une évaluation des gains potentiels.
- Le projet d'arrêté devra être soumis pour avis aux autorités organisatrices de la mobilité dans les zones, aux conseils municipaux des communes limitrophes, aux gestionnaires de voirie, ainsi qu'aux chambres consulaires concernées. A l'expiration d'un délai fixé par le décret à 2 mois, cet avis est réputé favorable.

Des dérogations sont prévues pour certaines catégories de véhicules : les véhicules d'intérêt général, ceux du ministère de la défense, ceux portant une carte de stationnement pour personnes handi-

capées et véhicules de transport collectif de personnes "à très faibles et faibles émissions". Par ailleurs, le décret prévoit que des dérogations individuelles pourront être accordées par le maire (ou le président de l'intercommunalité), "sur demande motivée", selon des modalités qu'il aura définies dans l'arrêté local instaurant la ZCR. Le cas échéant, la collectivité devra délivrer un justificatif précisant le périmètre de la dérogation d'une durée ne pouvant excéder 3 ans. Le texte prévoit enfin des sanctions pénales en cas de non-respect des restrictions de circulation ou de stationnement fixées dans la ZCR. Une peine maximale de 450€ est encourue pour les conducteurs de véhicules légers et de 750€ pour les chauffeurs de véhicules lourds. Ces infractions peuvent en outre entraîner l'immobilisation du véhicule.

(Suite page 16)

Classe	Véhicules utilitaires légers		Poids Lourds	
Électrique	Véhicules électriques et hydrogène			
1	Véhicules gaz Véhicules hybrides rechargeables			
	Diesel	Essence	Diesel	Essence
1		<b>Euro 5 et 6</b> A partir du 1 <sup>er</sup> janvier 2012		<b>Euro 6</b> A partir du 1 <sup>er</sup> janvier 2014
2	<b>Euro 5 et 6</b> A partir du 1 <sup>er</sup> janvier 2012	<b>Euro 4</b> Entre le 1 <sup>er</sup> janvier 2007 et le 31 décembre 2011 inclus	<b>Euro 6</b> A partir du 1 <sup>er</sup> janvier 2014	<b>Euro 5</b> Entre le 1 <sup>er</sup> octobre 2009 et le 31 décembre 2013 inclus
3	<b>Euro 4</b> Entre le 1 <sup>er</sup> janvier 2007 et le 31 décembre 2011 inclus	<b>Euro 2 et 3</b> Entre le 1 <sup>er</sup> octobre 1998 et le 31 décembre 2006 inclus	<b>Euro 5</b> Entre le 1 <sup>er</sup> octobre 2009 et le 31 décembre 2013 inclus	<b>Euro 3 et 4</b> Entre le 1 <sup>er</sup> octobre 2001 et le 30 septembre 2009 inclus
Non classés	<b>Euro 3 et avant</b> Jusqu'au 31 décembre 2006 inclus	<b>Euro 1 et avant</b> Jusqu'au 30 septembre 1998 inclus	<b>Euro 4 et avant</b> Jusqu'au 30 septembre 2009 inclus	<b>Euro 1, 2 et avant</b> Jusqu'au 30 septembre 2001 inclus

Classification des véhicules en application des articles L. 318-1 et R. 318-2 du code de la route

(Suite de la page 15)

Outre l'instauration de restrictions d'accès à certaines zones, les collectivités qui le souhaitent pourront également moduler leur politique publique en matière de transport routier sur la base d'une nouvelle classification des véhicules en fonction de leurs niveaux d'émissions de polluants atmosphériques, en leur réservant des avantages au stationnement ou à la circulation. A cette fin, un projet d'arrêté établit une nomenclature permettant de classer les véhicules les moins polluants en fonction de leur niveau d'émission selon 4 catégories (voir page précédente). Les véhicules sont classés selon des critères en lien avec la source d'énergie utilisée et les normes EURO.

Ces quatre catégories seront identifiées par les "certificats qualité de l'air", ou vignettes, qui avaient été présentés en septembre. Celles-ci sont de couleur verte, violette, jaune ou orange selon la classe considérée. Ces quatre classes concernent 69% du parc automobile. Le reste, constitué des véhicules les plus polluants, ne pourra bénéficier de ces certificats.

Le projet de décret abroge enfin les dispositions réglementaires relatives aux zones d'actions prioritaires pour l'air (Zapa), dont l'échec avait été constaté par la ministre de l'Ecologie en septembre 2012.

## 20 collectivités appliqueront les ZCR dès 2016

L'appel à projets "Villes respirables en 5 ans", lancé par le Ministère chargé de l'écologie en juin dernier, 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'auto-partage et de covoiturage, aides au remplacement des véhicules les plus polluants...).



Les véhicules les plus polluants ne sont pas classés. La classe du véhicule est déterminée simplement à partir de trois informations figurant sur le certificat d'immatriculation ("carte grise") :

- la source d'énergie utilisée par le véhicule (diesel, essence, hybride électrique-essence, GNV...)
- le type du véhicule (2 roues, 3 roues ou quadricycles, voitures, véhicules utilitaires légers, poids lourds)
- la norme EURO

Ce classement remplacera celui défini par l'arrêté du 3 mai 2012 (voir Le FRET n°7 et ci-dessus). Le projet d'arrêté a été simplifié par rapport au projet annoncé début juin (voir Le FRET n°7).

Le nouveau dispositif entend tirer les leçons de cet échec en confiant au maire, et non plus au Gouvernement, la compétence de création des zones et en ne prévoyant pas de phase d'expérimentation.

*Projet d'arrêté 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*

*Projet de décret relatif aux zones à circulation restreinte*

