



le fret

Feuille Réglementaire Environnement Transport

L'Actualité Réglementaire Environnementale Transport & Logistique

Mensuel // Avril 2017 // N°26



pollution

Barcelone suit Paris

éclairage

Réduire sa facture

entrepôt

Encore une simplification réglementaire

connaître

- 2 ► La Nouvelle-Aquitaine veut du bioGNC / ID Logistics charté / DPD mixe GNV et électrique
- 3 ► DHL Express adopte le Colibus #2017 / Fraikin fait tester le GNV
- 4 ► Engie réceptionne son premier navire GNL / Quels résultats pour le projet Equilibre ?

- 5 ► Engie étend son réseau GNV / Orangina met moins de gaz dans ses transports
- 6 ► Axègaz poursuit son projet LNG Motion

comprendre

- 7 ► Information CO₂ : quelle application ?
- 11 ► Que faire des zones commerciales ?
- 12 ► Réduire sa facture d'énergie grâce à l'éclairage

agir

- 13 ► Vallée de l'Arve : les mesures réglementaires
- 14 ► Vérifier soi-même ses installations foudre / Pollution : Barcelone suit Paris / Prescription rallongée pour les délits environnementaux

anticiper

- 15 ► Entrepôts : encore une simplification réglementaire
- 18 ► Le Conseil constitutionnel annule les amendes du devoir de vigilance

DHL Express adopte le Colibus #2017

DHL Express a officialisé le développement de sa flotte de véhicules électriques, avec l'entrée du Colibus nouvelle version. L'occasion aussi de se fixer de nouveaux objectifs en matière d'émissions de gaz à effet de serre.

Colibus, société française implantée en Midi-Pyrénées, conçoit, industrialise et commercialise une gamme de véhicules utilitaires 100% électriques destinés à la livraison du dernier kilomètre. DHL Express suit le projet du COLIBUS depuis le début et exploite déjà ces véhicules sur les principales métropoles françaises. Les retours d'expérience du logisticien ont permis d'aboutir à la fabrication du « Colibus #2017 » qui propose notamment une nouvelle caisse, fabriquée par Durisotti, offrant une meilleure étanchéité dans les ouvrants ainsi que plus de sécurité et la possibilité de traiter debout, à l'intérieur, les colis à livrer.

Conçu et fabriqué à Auch (Gers), le Colibus #2017 est désormais équipé d'une technologie de châssis qui lui permet d'atteindre 940 kg de charge utile. Son autonomie est de 152 km et sa vitesse maximale de 80 km/h. Dans sa nouvelle version, les ouvrants et le seuil de chargement bas facilitent l'accès à bord. La hauteur intérieure permet une manutention debout dans le véhicule, de plus facilité grâce aux rangements et aménagements disponibles.

Avec l'arrivée du nouveau modèle, DHL Express France compte désormais 6 Colibus dans son parc qui circulent en Ile-de-France, à Strasbourg, Bordeaux et Biarritz.

Objectifs atteints au niveau mondial

Le développement d'une flotte électrique dédiée à la livraison est un des axes de travail du groupe dans sa stratégie de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Deutsche Post DHL s'était fixé comme objectif d'améliorer son « efficacité carbone » de 30 % à horizon 2020 par rapport au niveau de 2007. L'objectif ayant été atteint avec quatre ans d'avance, le groupe a décidé d'aller plus loin dans sa stratégie. L'entreprise s'engage désormais à accroître, à l'échelle internationale, « l'efficacité carbone » de ses activités et de celles de ses sous-traitants de 50 % d'ici 2025 toujours par rapport à 2007. Avant de sup-

primer les émissions provenant de ses opérations logistiques d'ici 2050.

Outre l'objectif concernant l'efficacité carbone, le groupe s'est fixé trois étapes clés pour l'étape intermédiaire de 2025. Ainsi, au niveau local, Deutsche Post DHL Group assurera 70 % de ses services sur le premier et le dernier kilomètre à l'aide de solutions d'enlèvement et de livraison propres, comme le vélo et le véhicule électrique. En parallèle, plus de 50 % des ventes intégreront des « solutions vertes ». Enfin, le Groupe formera et accrédi-tera 80 % de ses collaborateurs en tant que « spécialistes GoGreen », du nom de son programme environnemental, d'ici 2025.



© DHL

Fraikin fait tester le GNV

Le Groupe Fraikin, qui propose depuis 2010 au sein de son parc plusieurs dizaines de véhicules au GNV, a décidé d'accélérer son développement dans ce secteur.

FRAIKIN vient ainsi d'adhérer à l'AFGNV (Association Française du Gaz Naturel pour Véhicules) qui fédère les acteurs publics, économiques et industriels français pour accompagner le développement de l'usage carburant du gaz naturel et du biogaz en France.



En parallèle, Fraikin met à disposition de ses clients un véhicule GNV, pour le tester en conditions réelles. Le véhicule proposé est un IVECO Daily 3,5t carrossé en caisse frigorifique, et équipé en télématique afin de capter et analyser les données (consommation, autonomie..)

Fraikin : www.fraikin.com

Réduire sa facture d'énergie grâce à l'éclairage

L'éclairage des bâtiments logistiques est souvent le premier poste de consommation d'énergie. Partant de ce constat, l'Ademe vient de publier un guide pratique sur la rénovation de l'éclairage des plateformes logistiques.

Les bâtiments logistiques ne cessent de croître en surface et prennent de plus en plus d'importance. L'éclairage, fonctionnant souvent 24 h/24 et 7 j/7, a un coût opérationnel, et représente un poste important de consommation, voire le premier.

Pour accompagner les maîtres d'ouvrage et les responsables de plateformes, l'Ademe et ses partenaires (le Syndicat de l'éclairage, l'AFE, Afilog, la CAPEB, EDF, FEDELEC, la FFIE, la FGME, le GIF lumière, IGNES, Périfem, Récyllum, et le SERCE) ont travaillé ensemble sur un document complet sur l'éclairage des bâtiments logistiques. Objectif : apporter les connaissances techniques et réglementaires sur le sujet, diffuser les bonnes pratiques et présenter des projets de rénovation de l'éclairage innovants et performants.

Les nouvelles technologies, associées à une gestion électronique adaptée, permettent aujourd'hui de réduire ces dépenses. Elles améliorent également la qualité de l'éclairage, et donc les conditions de travail, tout en limitant les coûts de maintenance.

Les exigences et les contraintes en éclairage sont très diverses et dépendent à la fois du type d'activité et de la configuration des lieux. Un entrepôt de messagerie ou de e-commerce, une plateforme logistique frigorifique ne présentent pas les mêmes besoins.

C'est donc un vrai projet qui doit être mis en œuvre afin de définir les bonnes solutions techniques et technologiques pour répondre aux spécificités de chaque plate-forme.

Éléments techniques et technologiques, réglementation, gestion de l'éclairage, normalisation, éco-conception et gestion des luminaires usagés, outil de calcul des coûts, exemples d'application, aides financières disponibles... Le document se veut un guide pratique à destination des maîtres d'ouvrage et des responsables de centres logistiques.

Rénover l'éclairage des plateformes logistiques et entrepôts – Ademe – Janvier 2017



© Feilo Sylvania

Ainsi, la quantité de lumière et la qualité de l'éclairage des circulations et des racks, avec le trafic de chariots élévateurs, demandent une certaine uniformité ; l'éclairage de mezzanines pour les petites pièces ou celui des postes de contrôle et finition exige un niveau d'éclairement plus élevé ; celui des quais ou des extérieurs fait appel à d'autres exigences...

Les solutions ne sont pas universelles et l'Ademe considère comme indispensable de réaliser une analyse des besoins et une étude globale de l'installation afin de trouver les solutions les mieux adaptées possibles pour améliorer le confort visuel, la sécurité, et donc les conditions de travail



© Philips Lighting

Vérifier soi-même ses installations foudre

En décembre dernier, le programme de simplification pour les entreprises prévoyait de réduire le nombre de vérifications obligatoires sur les installations de protection contre la foudre. C'est désormais chose faite.

Jusqu'à présent, les dispositifs de protection contre la foudre devaient faire l'objet, chaque année, d'une vérification visuelle et tous les deux ans d'une vérification complète, réalisées par un organisme extérieur compétent, distinct de l'installateur. Cette obligation apparaissait aujourd'hui disproportionnée pour ce qui est de la vérification visuelle.

Le Conseil de la simplification prévoyait ainsi que la vérification visuelle annuelle puisse être effectuée par le service maintenance de l'entreprise (voir Le FRET n° 22).

Sont reconnus compétentes, les personnes et organismes qualifiés par un organisme indépendant selon un référentiel approuvé par le Ministère en charge des installations classées. A ce jour, les référentiels de deux organismes sont approuvés : Foudre Contrôle Certification et Qualifoudre.

Les référentiels de ces deux organismes viennent d'être modifiés et approuvés par le Ministère. Le personnel des services maintenance des entreprises peuvent désormais être qualifiés selon ces deux référentiels, pour la réalisation des vérifications visuelles et des vérifications après impacts foudre.

Les vérifications complètes doivent continuer à être réalisées par un organisme extérieur qualifié.

Lettre d'information relative à la possibilité que le personnel des services maintenance des entreprises réalise les vérifications visuelles des installations de protection contre la foudre

Pollution : Barcelone suit Paris

Début mars, une conférence sur la qualité de l'air a rassemblé les administrations de la région de Barcelone dans le but de réduire la pollution atmosphérique sur la capitale catalane. Elle a conduit à un plan d'actions qui intègre la baisse de la pollution de 30% d'ici quinze ans et l'interdiction progressive des véhicules les plus polluants.

Restriction de circulation, aides au renouvellement du parc, valorisation des transports en commun...

Voici quelques mesures décidées par les autorités barcelonaises pour réduire de 30% les émissions de polluants atmosphériques liées au trafic routier d'ici quinze ans.

L'accord, signé par le gouvernement de Catalogne, la ville de Barcelone et son agglomération, fixe un premier objectif de 10% de réduction d'ici cinq ans.

Des zones spéciales de protection de l'environnement seront créées et intégreront les zones de Barcelone, Baix Llobregat, Vallès Occidental and Vallès Oriental.

Dès le 1^{er} décembre 2017, lors des pics de pollution, des restrictions de circulation seront mises en œuvre. Seront ainsi interdits de circulation les voitures particulières datant d'avant le 1^{er} janvier 1997 et les camions d'avant octobre 1994.

A partir du 1^{er} janvier 2019, ces restrictions s'appliqueront toute l'année, du lundi au vendredi. Les collectivités pourront aller plus loin que ces restrictions édictées au niveau régional.



D'ici le mois de juillet, un protocole d'accord viendra préciser l'ensemble des mesures qui devront être mises en œuvre lors des pics de pollution, et notamment l'information des habitants, les aides au renouvellement du parc et au développement des transports en commun.

Un plan d'action pour la qualité de l'air est déjà en place au niveau régional depuis 2014 et à Barcelone depuis 2015.

Prescription rallongée pour les délits environnementaux

Une nouvelle loi modifie les durées des prescriptions.

La loi n° 2017-242 du 27 février 2017 portant réforme de la prescription en matière pénale s'applique pour partie au droit de l'environnement. Ainsi, désormais, la prescription d'un acte de terrorisme environnemental (article 421-2 du Code Pénal) passe de 10 à 20 ans et la prescription des délits environnementaux passe de 3 à 6 ans.

Sont par conséquent concernés les délits réprimés par le code de l'environnement en matière d'installations classées (ICPE), de pollution des eaux, douces et marines, de rejets polluants des navires, de chasse et de protection du patrimoine naturel.

Loi n°2017-242 du 27 février 2017 portant réforme de la prescription en matière pénale (Jo du 28 février 2017)

Entrepôts : encore une simplification réglementaire

Un nouvel arrêté concernant les entrepôts soumis à la rubrique 1510 de la nomenclature des installations classées est en consultation. Il prévoit de regrouper les trois régimes dans un même texte et simplifie les obligations des constructeurs et des exploitants.

En octobre 2016, le gouvernement s'était engagé à simplifier la réglementation applicable aux entrepôts. C'est désormais chose faite avec le projet d'arrêté qu'il vient de mettre en consultation.

Le secrétariat au gouvernement pour la modernisation de l'action publique (SGMAP) avait identifié, parmi les nouvelles mesures de simplification pour les entreprises présentées en octobre 2016, une action pour adapter aux évolutions du secteur la réglementation concernant les entrepôts logistiques stockant des combustibles « classiques ».

Cette réglementation a déjà évolué récemment pour permettre l'ouverture de possibilités de dérogations dans le régime de l'autorisation, le texte antérieur étant fondé sur de nombreuses obligations de moyens rigides.

Pour le gouvernement, l'arrêté du 17 août 2016 avait ainsi permis de franchir cette première étape mais sans répondre au besoin d'une réelle refonte des textes (voir Le FRET n°17). Il offrait cependant plus de souplesse sur la manière d'atteindre les objectifs en matière de mise en sécurité des travailleurs, de protection de l'environnement, de maîtrise des risques, de limitation du risque de propagation des incendies à l'ensemble des bâtiments et aux bâtiments voisins, et de mise en œuvre de bonnes conditions d'intervention des services d'incendie et de secours.

Le projet d'arrêté présenté aujourd'hui répond à cette demande. Il est applicable à tous les entrepôts relevant de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement quel que soit le régime. Il remplace donc les arrêtés du 17 août 2016 relatif à aux entrepôts couverts soumis à autorisation, du 15 avril 2010 pour les entrepôts enregistrés et du 23 décembre 2008 pour ceux soumis à déclaration.



© Trilux

L'arrêté concerne les entrepôts soumis à la rubrique 1510 de la nomenclature des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) (produits combustibles). Depuis l'arrêté d'août 2016, si l'entrepôt est soumis aux rubriques 1530 (stockage de papier / carton), 1532 (bois), 2662, 2663 (plastiques) mais qu'il respecte l'ensemble des exigences de l'arrêté de la rubrique 1510, seul ce nouvel arrêté est à appliquer.

Ce projet d'arrêté modifie de manière significative la réglementation « entrepôts », en offrant directement dans le texte, des alternatives permettant de répondre aux objectifs de sécurité, et en autorisant les préfets à adapter ou à aménager ces prescriptions au vu de contextes ou des enjeux locaux.

Le nouvel arrêté sera applicable aux trois régimes ICPE (déclaration, enregistrement et autorisation) de la rubrique 1510. Les textes aujourd'hui associés à chacun des régimes seraient ainsi abrogés et regroupés en un seul et même texte. Objectif affiché du Ministère : assurer une meilleure cohérence entre les trois régimes mais conserver cependant une gradation des exigences en fonction des dangers présentés.

Les dispositions concernent notamment l'accessibilité, les dispositions constructives, le compartimentage en cellules, et la défense contre l'incendie (voir ci-contre).

Par ce nouveau texte, le Ministère veut « remplacer des textes techniquement très détaillés et peu adaptés aux progrès techniques rapides du secteur ». Il a ainsi changé son fusil d'épaule et présente désormais sur de nombreux points les objectifs à atteindre, la manière standard d'y parvenir, et des alternatives possibles.

A titre d'illustration, une adaptation de la hauteur et de la surface des cellules de stockage pourra être envisagée, moyennant des dispositifs renforcés et fiabilisés d'extinction automatique en cas d'incendie, et une étude spécifique permettant de s'assurer d'un niveau de sécurité équivalent. Ainsi, de manière générale, la surface maximale des cellules est limitée à 3 000 m² en l'absence de sprinkler ou 12 000 m² s'il y en a un. La hauteur maximale des cellules est, elle, limitée à 23m. Cependant, sous certaines conditions, la surface des cellules pourra dépasser 12 000 m² si leurs hauteurs ne dépassent pas 13,70 m.

(Suite page 16)

Le Conseil constitutionnel annule les amendes du devoir de vigilance

Par décision du 23 mars 2017, le Conseil constitutionnel s'est prononcé sur la loi relative au devoir de vigilance des sociétés mères et des entreprises donneuses d'ordre.

Ce projet de loi (voir Le FRET n°25) instaure, pour les sociétés françaises employant plus de 5.000 salariés en France ou 10.000 salariés dans le monde (en incluant leurs filiales), l'obligation « d'élaborer, de rendre public et de mettre en œuvre un plan de vigilance ». Celui-ci doit intégrer les mesures nécessaires pour identifier les risques et prévenir les atteintes aux droits humains et aux libertés fondamentales qui pourraient résulter des activités de la société mère, des sociétés qu'elle contrôle et de leurs fournisseurs et sous-traitants, en France comme à l'étranger.

La loi prévoit un triple mécanisme pour assurer le respect de ces obligations. Une mise en demeure de les respecter peut, d'abord, être adressée à toute société qui y est soumise. Si celle-ci s'abstient de prendre les mesures nécessaires, le juge, saisi par l'auteur de la mise en demeure, peut ensuite prononcer une injonction. Enfin, le juge peut infliger une amende à la société.

Le texte soumis à l'examen du Conseil constitutionnel prévoyait également que le manquement aux obligations de vigilance pouvait être de nature à engager la responsabilité de la société. Si tel était le cas, l'amende pouvait être multipliée par trois.

Dans sa décision, le Conseil constitutionnel a jugé conformes à la Constitution l'obligation instituée par la loi d'établir un plan de vigilance, le mécanisme de mise en demeure, la possibilité pour le juge de soumettre la société concernée à une injonction et la possibilité d'engager sa responsabilité en cas de manquement à ses obligations.

En revanche, compte tenu de l'imprécision des termes employés pour définir les obligations qu'il créait, le Conseil constitutionnel n'a pu admettre la constitutionnalité des dispositions instituant une amende.

Le Conseil constitutionnel a en effet estimé :

- d'une part, que les termes employés par le législateur, tels que « mesures de vigilance raisonnable » et « actions adaptées d'atténuation des risques » étaient très généraux

- d'autre part, que la mention par la loi des atteintes aux « droits humains » et aux « libertés fondamentales » était « large et indéterminée »

- enfin que le périmètre des sociétés, entreprises et activités entrant dans le champ de l'infraction était très étendu.

Dans ces conditions, le Conseil constitutionnel a jugé que le législateur avait défini l'obligation qu'il instituait en des termes insuffisamment clairs et précis pour qu'une sanction puisse être infligée en cas de manquement.

Le Conseil constitutionnel a, en conséquence, déclaré contraires à la Constitution les dispositions de la loi prévoyant des amendes.

Décision n° 2017-750 DC du 23 mars 2017 - Loi relative au devoir de vigilance des sociétés mères et des entreprises donneuses d'ordre

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

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

