



Feuille Réglementaire Environnement Transport

L'Actualité Réglementaire Environnementale Transport & Logistique

Mensuel // Décembre 2016 // N°22

Accord De Paris c'est fait

accord de paris

Décret signé

calcul CO₂

Normalisation européenne

entrepôts

Encore des simplifications

connaître

- 2 ► AXÈGAZ lève des fonds / Colis Privé en haute performance environnementale / Objectif CO₂ et Certibruit, main dans la main
- 3 ► Du GNV à Bonneuil / Normandie, territoire hydrogène

- 4 ► Malherbe en roue libre / CO₂ : une méthode de calcul européenne

comprendre

- 5 ► Gaspillage évité : marge augmentée

agir

- 6 ► CEE : objectif bientôt doublé / Détails pour les déchets maritimes
- 7 ► Ecotaxe : clap de fin ? / Précisions sur les « actions de groupe » environnementales / L'Accord de Paris est publié

anticiper

- 8 ► Les entrepôts, encore simplifiés...
- 9 ► Le transport maritime s'engage

Malherbe en roule libre

C'est un vrai projet d'économie circulaire que va mener le transporteur Malherbe pour le compte de l'entreprise LIGER.

Malherbe s'est vu confier par Liger l'approvisionnement en matières premières de la nouvelle usine de production énergétique de Locminé (Bretagne), un site unique en Europe.

La Ville de Locminé et son territoire, à travers la SEM (Société d'Economie Mixte) Liger ont en effet créé un « centre d'énergie renouvelable ». Les collectivités locales, les industriels fournisseurs de matières premières et clientes du réseau de chaleur, et quelques entreprises locales se sont associés au projet pour le développement d'énergies renouvelables.

Liger va associer deux énergies de biomasse que sont la biomasse bois et la méthanisation de ressources organiques issues des différentes activités du territoire pour produire de l'électricité, de la chaleur, du bio-GNV et du fertilisant "bio organique".

Dans le cadre de ce contrat, Malherbe chargera les lisiers, les boues et les déchets d'usines situés aux alentours et les acheminera sur le site LIGER où ils seront transformés en différentes énergies dont le BioGNV. Cette énergie, produite sur le site de Locminé, alimentera à son tour les 3 nouveaux véhicules gaz que Malherbe mettra à disposition pour le transport de ces matières.

Le groupe travaille en parallèle sur un projet d'implantation d'une station-service GNV (Gaz Naturel Véhicules) sur son site de Caen. Cette station sera opérationnelle en 2017 et sera destinée à alimenter son propre parc de véhicules en gaz naturel, ainsi que celui d'autres acteurs.

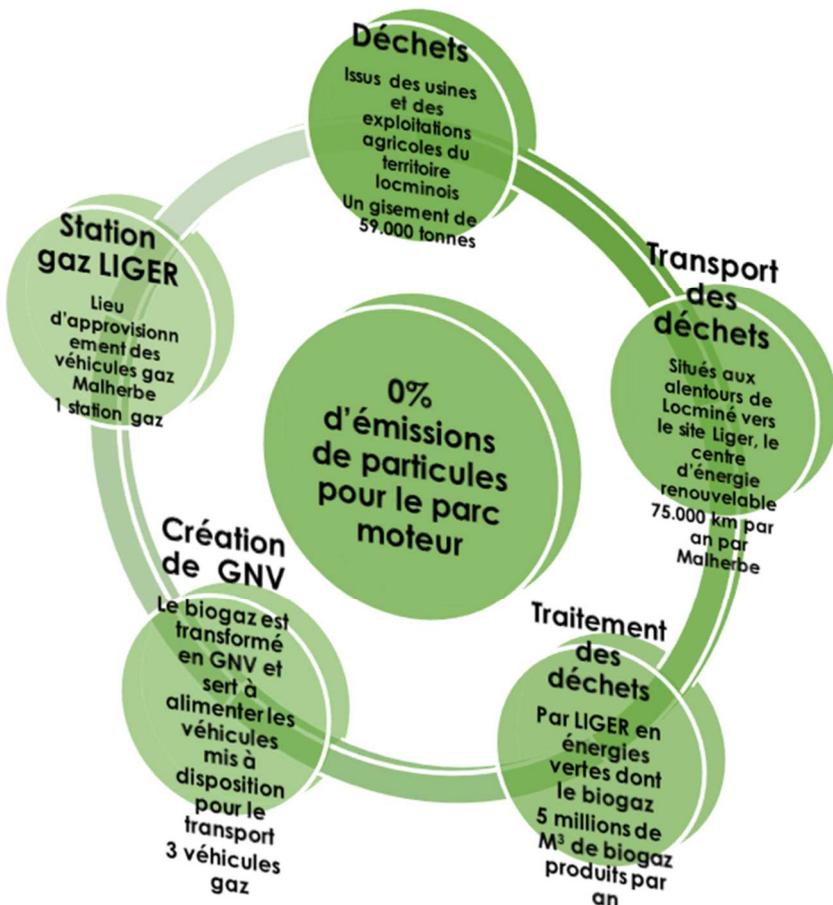
En parallèle, le groupe s'est doté cette année d'une vingtaine de véhicules fonctionnant au gaz naturel et prévoit d'investir de manière massive courant 2017.

Groupe Malherbe : www.malherbe.fr

Calcul CO₂ : normalisation européenne

Le Global Logistics Emissions Council (GLEC) a lancé une méthode cadre de calcul des émissions de gaz à effet de serre des transports appelée "GLEC Framework".

Aujourd'hui, les méthodologies de calcul des émissions de gaz à effet de serre des transports se multiplient en fonction des pays et des entreprises. Pour y remédier, l'organisation Smart Freight Centre a lancé le Global Logistics Emissions Council (GLEC), qui rassemble entreprises, associations industrielles, experts nationaux et organisations gouvernementales (en France, l'Ademe est engagée). Réuni depuis 2014, le GLEC a dévoilé une méthodologie harmonisée pour les calcul des émissions de GES. : le GLEC Framework for Logistics Emissions Methodologies.



GLEC FRAMEWORK FOR LOGISTICS EMISSIONS METHODOLOGIES

HARMONIZED EMISSIONS ACCOUNTING ACROSS THE MULTI-MODAL TRANSPORT CHAIN.

Freight transport forms the backbone of today's global economy. Companies are increasingly being asked to report and systematically reduce their greenhouse gas (GHG) emissions, giving companies with smaller carbon footprints a competitive advantage. Tracking GHG emissions can be challenging because there are so many methodologies and reporting formats requested by different customers, countries and programs. To create a universal way of calculating logistics emissions, Smart Freight Centre established the Global Logistics Emissions Council, or GLEC. GLEC is a group of companies, industry associations and programs tasked by leading airports, governments and other stakeholders. Together we created the GLEC Framework for Logistics Emissions Methodologies to make carbon accounting for industry.

The GLEC Framework

- Can be used by shippers, carriers and logistics service providers
- Covers all modes of transport and resupplyment across the global logistics supply chain
- Combines existing standards and methodologies and carries the built on an ISO Protocol Mark

ipcc

RAIL AIR ROAD SEA

GREENHOUSE GAS METHODOLOGY

Benefits of the GLEC Framework

Greenhouse Gas Emissions Reporting	Logistics Business Decisions
Corporate GHG accounting (scope 1 & 2)	Identifying emission reduction strategies
Value chain GHG accounting (scope 3)	Route or mode choice
Product carbon footprinting	Fuel efficiency monitoring
Voluntary and mandatory reporting	Carrier selection
ESG labels	Risk management
Carbon trading programs	

La méthode a été élaborée dans l'objectif d'harmoniser au niveau international les règles de calcul des émissions des opérations de transport et de transbordement.

GLEC - Smart Freight Centre : www.smartfreightcentre.org

Gaspillage évité : marge augmentée

L'Ademe a accompagné 49 entreprises pour améliorer leur compétitivité économique tout en réduisant leur consommation de ressources, qu'il s'agisse de matières premières ou d'énergie. Résultat : 3M€ par an économisés en mettant en œuvre des actions simples.

D'après les chiffres de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe), depuis 15 ans, les coûts des matières premières et de l'énergie n'ont cessé d'augmenter pour les entreprises : +70% pour le fioul, +62% pour le gaz et +22% pour l'électricité, +4% pour les déchets et +50% pour les matières premières depuis 2000, en euros constants.

Les entreprises dépensent ainsi 3,9 milliards d'euros par an pour la gestion de leurs déchets (hors investissement). Ce chiffre ne représente que le règlement des factures des prestataires. Le coût complet des déchets regroupe ce coût de gestion externe, mais également le coût de gestion interne (manutention, stockage interne) et le coût de « génération » du déchet (achat de matières premières et des consommables dont proviennent les déchets, transformation de ces matières). Ce coût complet n'est généralement pas appréhendé par les entreprises et représente en moyenne plus de 14 fois le seul coût de gestion.

La diminution de la consommation d'énergie est également un réel enjeu. En 2012, la consommation d'énergie des entreprises en France métropolitaine, exprimée en Mtep (millions de tonnes équivalent pétrole), s'élevait à 105 Mtep (soit 1 220 TWh), soit 59% de la consommation finale d'énergie française.

L'Ademe a voulu démontrer qu'il était possible de réduire ces coûts en travaillant à la fois en amont de la production (achat de matière première, emballages), pendant (optimisation des process) et après (valorisation des déchets et récupération de chaleur).

L'Ademe et ses partenaires ont ainsi sélectionné 49 entreprises dans 11 régions, de tailles variées et de différents secteurs tels que l'agro-alimentaire, la métallurgie, la plasturgie, l'imprimerie, les travaux publics, le bâtiment, l'hôtellerie et la restauration.

L'éclairage en logistique

Seule entreprise de logistique, la société Auxine, située à Saint-Vulbas (Ain) a participé à la démarche.

Le diagnostic réalisé sur la plate-forme a révélé que l'éclairage représentait 52% des consommations électriques, le reste étant dû à la charge des chariots et au chauffage, comme classiquement dans les entrepôts de logistique.

Le diagnostic a également mis en évidence que les deux ailes de stockage restaient allumées jusqu'au départ du responsable « Maintenance et Sécurité » (20h), alors que l'activité s'arrête autour de 17h. L'entreprise Auxine considère en effet qu'une bonne visibilité est primordiale pour une bonne sécurité de ses salariés. L'éclairage restait donc allumé, au cas où il y aurait eu besoin d'intervenir dans ces ailes.

Avec un peu d'organisation, Auxine a décidé de couper l'éclairage tous les jours à 17h, ce qui a permis d'économiser 3 heures d'éclairage par jour.

Compte tenu des surfaces mises en jeu, la puissance totale en fonctionnement de l'éclairage est environ de 50 kW. Cette action simple représente une économie de près de 5 k€ par an.

La coupure anticipée d'une partie de



l'éclairage permettra donc de réduire le coût de l'abonnement de 30 %.

« Suite à l'audit, nous avons pu constater que notre entreprise était performante sur certains points comme le chauffage, mais pouvait s'améliorer sur d'autres comme l'éclairage », reconnaît Jean-Claude Courant, directeur logistique du groupe.

A l'issue d'un diagnostic complet de l'entreprise, 275 actions ont menées dans les entreprises témoins, qui ont permis de réaliser au total plus de 3M€/an d'économie et d'éviter la production de 9 000 tonnes de CO₂ par an.

Côté matières et déchets, 82% des économies sont générées par des actions de réduction à la source des déchets (comme limiter les pertes en ajoutant un capot sur une machine pour éviter les projections de matière ou recycler les chutes de matière en interne), qui non seulement réduisent les coûts de gestion, mais permettent également de réduire les achats de matières premières.

Côté énergie, 51% des gains sont réalisés via des actions sur les utilités (tout ce qui permet à l'entreprise de fonctionner mais qui n'est pas intégré directement dans le process de production) : froid, air comprimé, chauffage / climatisation. Les actions liées au management de l'énergie correspondent à 21% des gains : piloter ses consommations, couper les équipements inutiles la nuit et le week-end, sensibiliser le personnel en sont quelques exemples.

(Suite page 6)

Ecotaxe : clap de fin ?

Le secrétaire d'Etat aux transports a annoncé que le Gouvernement supprimera définitivement le texte évoquant l'écotaxe dans le Code des Douanes .

Cette annonce fait suite aux conclusions du rapporteur public dans une affaire portée par l'association Alsace Nature devant le Conseil d'Etat, concernant l'écotaxe.

Considérant que l'écotaxe apparaissait toujours dans la législation même si le projet a été annoncé comme abandonné, Alsace Nature, fédération régionale des associations de protection de la nature, a déposé auprès du ministère chargé de l'environnement une injonction de mise en œuvre du dispositif technique de collecte de la taxe. Face au refus des ministres concernés, l'association a déposé un recours auprès du Conseil d'Etat.

Début novembre, le rapporteur public a donné raison à Alsace Nature en enjoignant les ministres à prendre un arrêté fixant les modalités techniques de la loi sous six mois.

Afin de clore définitivement l'aventure de l'écotaxe, elle devrait donc prochainement disparaître de la loi.

L'Accord de Paris est publié

L'accord de Paris adopté le 12 décembre 2015, signé par la France à New York le 22 avril 2016, a été publié au Journal officiel.



Décret n°2016-1504 du 8 novembre 2016 portant publication de l'accord de Paris adopté le 12 décembre 2015, signé par la France à New York le 22 avril 2016 (JO du 10 novembre 2016)

Précisions sur les « actions de groupe »

La loi n°2016-1547 du 18 novembre 2016 de modernisation de la Justice du 21^{ème} siècle apporte des précisions sur les possibilités données en matière d'actions de groupe.

Parmi les nombreuses mesures contenues dans cette loi, figurent les dispositions sur l'« action de groupe judiciaire et administrative ».

L'action de groupe, introduite en France par la loi n° 2014-344 du 17 mars 2014 relative à la consommation (article 1), est une procédure de poursuite collective qui permet à des consommateurs, victimes d'un même préjudice, de se regrouper et d'agir en justice. Les plaignants peuvent ainsi se défendre avec un seul dossier et un seul avocat.

En vigueur depuis le 1^{er} octobre 2014, cette nouvelle procédure en justice vise à rééquilibrer le rapport de force entre consommateurs et professionnels.

La loi précise qu'elle peut être actionnée « lorsque plusieurs personnes placées dans une situation similaire subissent un dommage causé par une même personne, une personne morale de droit public ou un organisme de droit privé chargé de la gestion d'un service public, ayant pour cause commune un manquement de même nature à ses obligations légales ou contractuelles ».

La loi précise que l'action de groupe exercée sur le fondement de l'article L.142-3-1 nouveau du Code de l'environnement est ouverte aussi bien devant le juge judiciaire que devant le juge administratif.

La loi précise son champ d'application en se référant à l'art. 142-2 du Code de l'environnement. Les ONG peuvent donc agir lorsque les faits portent un préjudice direct ou indirect aux intérêts collectifs qu'elles défendent et constituent une infraction aux dispositions législatives concernant la protection de la nature et de l'environnement, l'amélioration du cadre de vie, la protection de l'eau, de l'air, des sols, des sites et

paysages, l'urbanisme, la pêche maritime, la lutte contre les pollutions et les nuisances, la sûreté nucléaire et la radioprotection ainsi que les pratiques commerciales et les publicités trompeuses ou de nature à induire en erreur lorsqu'elles comportent des allégations environnementales.

Les associations ayant qualité pour agir sur le fondement de l'article L. 142-3-1 sont :

- les associations de protection de l'environnement agréées en application de l'article L. 141-1 du Code de l'environnement. Il s'agit principalement des associations exerçant leurs activités depuis au moins trois ans, régulièrement déclarées et exerçant leurs activités statutaires dans le domaine de la protection de la nature et de la gestion de la faune sauvage, de l'amélioration du cadre de vie, de la protection de l'eau, de l'air, des sols, des sites et paysages, de l'urbanisme, ou ayant pour objet la lutte contre les pollutions et les nuisances et, d'une manière générale, œuvrant principalement pour la protection de l'environnement.
- les associations agréées, dont l'objet statutaire comporte la défense des victimes de dommages corporels ou la défense des intérêts économiques de leurs membres. La loi renvoie à un décret pour la définition des conditions de cet agrément.

Loi n°2016-1547 du 18 novembre 2016 de modernisation de la justice du XXI^{ème} siècle (JO du 19 novembre 2016)

(Suite de la page 9)

Les données communiquées par les armateurs seront communiquées à l'État du pavillon à la fin de chaque année civile. Après avoir déterminé que les données ont été communiquées dans le respect des prescriptions, l'État du pavillon délivrera une « déclaration de conformité » au navire. Les États du pavillon seront ensuite tenus de transférer ces données dans la base de données de l'OMI sur la consommation de fuel-oil des navires.

L'Annexe VI de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL) a été modifiée pour intégrer ces nouvelles mesures. Celles-ci doivent entrer en vigueur le 1^{er} mars 2018.

Elles ajoutent une nouvelle règle 22A, « Collecte et notification des données relatives à la consommation de fuel-oil du navire », et deux appendices portant sur les « Renseignements à communiquer pour la base de données de l'OMI sur la consommation de fuel-oil des navires » et sur la « déclaration de conformité », laquelle devra être délivrée au navire une fois que les données pertinentes auront été communiquées.



Ce nouveau système obligatoire de collecte de données constitue le premier palier d'un processus en trois étapes. Cela permettra de déterminer si des mesures supplémentaires sont nécessaires pour améliorer le rendement énergétique et lutter contre les émissions de gaz à effet de serre provenant des transports maritimes internationaux. Si tel est le cas, « les options stratégiques proposées seront alors examinées ».

L'OMI a également approuvé une feuille de route 2017-2023 pour l'élaboration d'une « stratégie globale concernant la réduction des émissions de gaz à effet de serre des navires », laquelle anticipe l'adoption d'une stratégie initiale en 2018.

D'après cette feuille de route, l'OMI doit se pencher sur un certain nombre de questions comme celle de définir le rôle que le secteur devrait jouer pour soutenir les objectifs de l'Accord de Paris.

Le Comité a également convenu de convoquer une réunion du Groupe de travail intersessions sur la réduction des émissions de GES provenant des navires, avant le printemps 2017.

Organisation maritime internationale (OMI) : www.imo.org

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

