



Feuille Réglementaire Environnement Transport

L'Actualité Réglementaire Environnementale Transport & Logistique

Mensuel // Novembre 2016 // N°21

## crit'air

Grenoble interdit les véhicules polluants

## fiscalité

Le retour de l'écotaxe?

## fluvial

# La Samaritaine prend l'eau

### connaître

- 2 ► ENGIE mise sur l'hydrogène / La Samaritaine prend l'eau
- 3 ► Nice Côte d'Azur, aéroport « neutre en carbone »
- 4 ► Barjane, toujours plus responsable / Bluedistrib, Grand Prix Région Capitale 2016

- 5 ► Auchan lance sa station multi-énergies / Le Grand Paris innove dans les transports
- 6 ► Transalliance : Lean & Green / Gefco se veut solaire
- 7 ► Staf Transport s'engage avec Certibruit

### comprendre

- 8 ► Livraisons de nuit : les résultats

### agir

- 9 ► Le Sénat penche pour l'écotaxe/ Accord a minima pour l'aérien
- 10 ► Des Crit'Air à Grenoble
- 12 ► Un appel à projets pour les transports innovants / Le Grand Paris cherche à innover pour ses déblais

### anticiper

- 13 ► L'Île-de-France pourra augmenter la TICPE / Quel avenir pour l'énergie ?

## Auchan lance sa station multi-énergies

Début octobre, Auchan Retail France, Sogarel et Air Liquide ont inauguré une « station multiénergies propres » à Lesquin.

Implantée au sein du parking poids lourd du CRT1 de Lesquin, dédiée au transport routier de marchandises, cette station conçue et opérée par Air Liquide, permet d'approvisionner sur un même site les véhicules en gaz naturel comprimé ou liquéfié. Comme celle construite par Transalliance plus tôt cette année (voir Le FRET n°19), elle a également été pensée pour pouvoir alimenter en azote les camions frigorifiques équipés de groupes froids cryogéniques et est accessible à tous les transporteurs.

L'usage de ces carburants alternatifs propres permet de réduire les émissions de particules fines et de CO<sub>2</sub>, d'abaisser les nuisances sonores liées au transport des produits, notamment nocturnes, et de diminuer ainsi l'empreinte écologique de l'activité logistique d'Auchan Retail France dans la région.



Initiée par Auchan Retail, la démarche implique cinq de ses transporteurs : Perrenot, Transport de Savoie, Jardel, Marchand, et Transacombi. Dans le cadre de ce partenariat, ils se sont engagés à utiliser, pour au moins 5 ans, les carburants de la station pour une part significative des livraisons de marchandises à destination des 60 sites de l'enseigne dans la région (hypermarchés, Auchan Drives, Auchan Direct, Chronodrive, Auchan City).

En pratique, ce seront 12 camions qui se ravitailleront chaque jour sur la station en utilisant du gaz naturel « bio », effectuant un total de 2 160 000 kilomètres annuels soit 25% des moyens réguliers utilisés pour les livraisons des sites Auchan dans les Hauts de France.

De nouvelles stations de ce type verront le jour en France dans les prochains mois. L'ambition d'Auchan Retail France étant de passer à 80 % de véhicules roulant au Bio GNV d'ici 2 ans.

Auchan : [www.auchan.fr](http://www.auchan.fr)

## Le Grand Paris innove dans les transports

La Société du Grand Paris (SGP) a retenu quatre entreprises et un consortium dans le cadre de son appel à projets sur la mobilité autour des chantiers du Grand Paris.

L'appel à projet lancé à l'été par la Société du Grand Paris (SGP) visait à trouver « des réponses innovantes et concrètes » au sujet de la circulation et du stationnement pendant la phase des chantiers du Grand Paris express. 71 candidatures ont été déposées.

Les cinq lauréats ont été désignés début octobre. Ainsi, Artelia a été récompensée pour sa solution Gelitra de gestion dynamique du trafic vers les chantiers pour éviter tout stationnement et congestion des engins de chantiers sur les espaces de circulation à proximité. Citi-Log a, elle, été retenue pour son système antiblocage de carrefour qui permet de détecter les prémices de blocage et de déclencher une action spécifique sur les feux de circulation. La solution « Chasseur de bouchons » de la société Egis devrait, elle, permettre de désengorger les abords de chantiers en accompagnant et incitant certains automobilistes à modifier leurs trajets. Enfin, deux solutions dédiées aux riverains viennent compléter le podium : Samocat et son réseau d'autopartage de trottinettes et le consortium d'entreprises So Mobility qui propose des solutions orientées usagers dont une navette autonome partagée qui sera expérimentée dans ce cadre.

Pour la SGP, « cette démarche vise à tester sur le terrain des solutions nouvelles qui permettent de réduire les nuisances et l'impact des chantiers du Grand Paris express sur la mobilité des usagers et riverains du Grand Paris ». Les solutions retenues seront expérimentées pendant six mois.

Société du Grand Paris : <https://www.societedugrandparis.fr/>

### Le FRET sur [strategieslogistique.com](http://strategieslogistique.com)

Retrouvez dès à présent l'actualité de FRET et ses archives sur le site

[www.strategieslogistique.com](http://www.strategieslogistique.com)

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

## Livraisons de nuit : les résultats

**En partenariat avec le Club Demeter, Bordeaux Métropole a expérimenté la livraison en horaires décalés. Les résultats sont plus qu'encourageants.**

**S**ur le territoire de Bordeaux Métropole, la concomitance des horaires de livraisons et des heures de pointe de circulation induit de facto des effets négatifs sur la congestion et une perte d'efficacité pour les professionnels. Livrer en horaires décalés, et plus particulièrement de nuit, est donc une des solutions envisagées pour évacuer des heures de pointe une partie des véhicules de livraison, en particulier les plus volumineux.

L'expérimentation menée sur Bordeaux Métropole et sélectionnée par l'Etat dans le cadre du programme Ecocité Investissements d'avenir « Ville de demain », devait déterminer la pertinence de ces livraisons et d'évaluer avec la collectivité et les professionnels les meilleures modalités de mise en œuvre.

L'expérimentation a impliqué 20 points de vente pour lesquels les livraisons ont été réalisées entre 22h et 7h du matin avec des moyens logistiques parfois plus grands et optimisés. Pour l'ensemble du panel, cela représente environ 50 livraisons par semaine. La condition sine qua non a été d'utiliser un matériel adapté et de respecter la tranquillité des riverains. Elle a donc nécessité la formation du personnel, du matériel certifié « Piek », des véhicules routiers de dernière génération et la certification de certains des points de vente par « Certibruit » (voir page 7).

Durant l'expérimentation, un ensemble d'indicateurs ont été suivis afin de pouvoir tirer les enseignements d'un tel changement : mesures de bruits, empreinte au sol (m<sup>2</sup>)...

### Jusqu'à 53% de distances en moins

D'après les résultats de l'expérimentation, le troisième scénario présente un bilan très positif dû à l'optimisation du gabarit des véhicules qui passe de 7,5 tonnes à 26 tonnes. Cette bascule représente une efficacité énergétique évidente, mais aussi des bénéfices en termes d'encombrement. En effet, pour un volume identique, le nombre de livraisons passe de 10 à 3 par semaine. Les véhicules sont plus gros, mais les fréquences de livraisons sont très réduites. Sur une semaine cela représente une baisse des distances parcourues de l'ordre de 53%. Les gains évalués seraient de 38% pour les émissions de gaz à effet de serre, de 24% en termes d'occupation de la voirie et de 3% pour les émissions de particules.

En complément, les mesures de bruits effectuées ont démontré le respect d'une livraison silencieuse Certibruit et le temps de route est diminué, la qualité de travail pour le conducteur livreur est également améliorée et plus sereine.

Pour les promoteurs du projet, cette expérimentation permet d'entrevoir d'intéressantes opportunités pour une meilleure intégration du transport de marchandises dans les plans de déplacement des collectivités.

Club Demeter : [www.club-demeter.fr](http://www.club-demeter.fr)



L'expérimentation a été menée avec les membres du Club Déméter qui sont des acteurs particulièrement concernés par la problématique de la livraison en ville et dotés de flux très importants (Biocoop, Carrefour, Martin Brower, Picard, Samada, Sephora).

Dans le cadre de l'expérimentation, trois scénarios ont été étudiés.

- le changement des moyens et du process sans changement d'horaires
- changements d'horaires, de moyens et de process
- changements d'horaires, de moyens et de process et de gabarit des véhicules.

## Le Sénat penche pour l'écotaxe

**La Commission des finances du Sénat s'inquiète du financement des infrastructures de transport et préconise la mise en œuvre de certaines mesures, notamment le retour de l'écotaxe poids lourds.**

Le groupe de travail qui s'est penché sur le financement des infrastructures de transport considère les grands réseaux de transport français (ferroviaire, routes, voies navigables) comme parmi les plus performants au monde. Pour autant, ce statut serait menacé. Ainsi, au cours des trois dernières décennies, les pouvoirs publics auraient systématiquement privilégié les investissements de développement des infrastructures de transport au détriment de l'entretien et du renouvellement des réseaux existants : le chantier de leur remise à niveau serait immense.

Or, pour les rapporteurs, son financement paraît éminemment complexe : les ressources de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) seraient insuffisantes depuis l'abandon de l'écotaxe. De son côté, SNCF Réseau est grevée par une dette de 44 milliards d'euros et les collectivités réduisent leurs investissements.

Sur la base de ce constat, le groupe de travail de la commission des finances du Sénat a étudié les moyens pour assurer un financement durable « de la modernisation des réseaux de transport et une sélection plus rigoureuse de projets d'infrastructures de transport à l'efficacité socio-économique avérée ».

Le groupe de travail propose d'adopter, au début de chaque législature, une loi de programmation des infrastructures de transport. Objectif : établir « une liste hiérarchisée des grands projets et une programmation financière pluriannuelle, sur la base des travaux d'une commission permanente ». Celle-ci serait ensuite chargée d'examiner, tous les ans, l'avancement des projets programmés et de proposer, au besoin, des ajustements. Autre proposition : prévoir la structure de financement de tout grand projet d'infrastructure de transport en amont, dès la phase de conception, pour garantir la viabilité financière du projet et de la soumettre au débat public.

En « bon père de famille », les projets envisagés devraient être évalués en prenant les hypothèses sur la fourchette basse des hypothèses de trafic et la fourchette haute des coûts de construction.

La Commission propose par ailleurs de mettre fin à la pratique consistant à allonger la durée des concessions autoroutières pour financer des investissements de développement du réseau.

### Privilégier la maintenance aux nouveaux projets

Pour le groupe de travail, l'Etat devrait investir massivement pendant les quinze prochaines années en faveur de la maintenance, du renouvellement et de la modernisation des réseaux existants. Cela devrait être particulièrement le cas pour le réseau ferroviaire, « dont le vieillissement est très inquiétant ». Le groupe de travail demande enfin de geler, pendant une quinzaine d'années, le financement par l'État des nouveaux projets de ligne à grande vitesse.



Côté financement, la Commission propose d'augmenter les ressources de l'AFITF pour qu'elle puisse faire face à ses engagements (liaison Lyon-Turin, canal Seine-Nord Europe...). Pour y parvenir, le groupe de travail propose la relance d'une écotaxe, sous la forme d'une redevance kilométrique ou d'une vignette, et de renforcer le principe « utilisateur-payeur », notamment pour les poids lourds.

*Rapport d'information fait au nom de la commission des finances n° 858 (2015-2016) - 28 septembre 2016*

## Accord a minima pour l'aérien

**La 39<sup>ème</sup> session de l'Assemblée de l'OACI, qui s'est déroulée début octobre à Montréal, a abouti à un nouveau « régime mondial de mesures basées sur le marché » (MBM) pour limiter les émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation internationale.**

Le Programme de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (appelé CORSIA) de l'OACI est destiné à compléter les actions déjà mises en œuvre par le transport aérien pour réduire les émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation internationale.

Celles-ci concernent aujourd'hui notamment les améliorations techniques et opérationnelles apportées aux avions, et l'utilisation de carburants alternatifs « durables » pour l'aviation.

La mise en œuvre du CORSIA commencera par une phase pilote, de 2021 à 2023, suivie d'une première phase, de 2024 à 2026. La participation à ces deux phases sera volontaire. Pour la phase suivante, qui s'échelonnera de 2027 à 2035, tous les États seront à bord. Certaines exemptions ont été prévues pour les pays les moins avancés, les petits États insulaires en développement, les pays en développement sans littoral et les États à très faible niveau d'activité aéronautique internationale.





(Suite de la page 13)

- un volet relatif aux impacts économiques et sociaux
- une évaluation environnementale

- des annexes techniques comportant notamment les hypothèses utilisées pour les scénarios énergétiques.

La PPE définitive devrait être publiée par décret avant la fin de l'année. Le FRET y reviendra prochainement...

*Projet de stratégie de développement de la mobilité propre – Ministère chargé de l'écologie – Juillet 2016*

## La PPE intègre la mobilité

La stratégie pour le développement de la mobilité propre constitue un volet annexé à la PPE programmation. Dans son projet, le Ministère a identifié les six leviers qu'il considère nécessaire pour atteindre cette fameuse « mobilité propre », à savoir :

- Maîtriser la demande de mobilité
- Développer les véhicules à faibles émissions
- Développer un marché des carburants alternatifs et déployer des infrastructures
- Optimiser le fonctionnement des véhicules et les réseaux existants
- Améliorer les reports modaux vers les modes de transports les moins émissifs
- Développer les modes de transports « collaboratifs »

Parmi les objectifs présentés dans le document de travail, on retrouve :

- Le développement des véhicules hybrides rechargeables (2,5 millions de véhicules hybrides rechargeables en 2030, 1,9 millions de véhicules électriques en 2030) et la généralisation de l'électrification à quai des navires

- L'atteinte en 2023 d'une part du parc de poids lourds roulant au GNV de 3% et de 7% en 2030.
- La publication en 2016 du plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques
- Le développement des énergies alternatives.

Sur ce sujet, le plan de déploiement de la route à énergie positive doit faire de la route non seulement un axe de transport mais également une source de production d'énergie. Il vise à atteindre 1 000 km de routes à énergie positive d'ici 5 ans.

En parallèle, en 2030, une part de 15% des carburants renouvelables est visée.

Pour y parvenir, sont prévues la mise à la consommation du gazole B8 (effective depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2015), l'autorisation du carburant ED95 qui contient 95% d'éthanol d'origine agricole et destiné à des véhicules lourds de flottes captives (effective depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2016 [voir Le FRET n°17]), la baisse de la fiscalité de l'essence SP95-E10 favorisant la consommation du carburant à fort contenu en biocarburant d'origine agricole.

Autres mesures envisagées : la publication du schéma national d'orientation pour le déploiement du GNL comme carburant marin (voir Le FRET n°20), le lancement de l'appel à projets pour des « territoires hydrogène », la publication de la liste des biocarburants « conventionnels et avancés », l'élaboration du cadre national d'action des infrastructures pour les carburants alternatifs (voir Le FRET n°20), la relance d'un programme de soutien aux collectivités pour les réseaux de recharge électrique et la publication d'un décret relatif aux infrastructures de recharge pour véhicules électriques.

## 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

