

## ACTUALITÉS

### Nouvel appel à proposition Marco Polo

La Commission européenne a publié le 4<sup>ème</sup> appel à propositions du programme Marco Polo. Date limite de dépôt des dossiers : le 18 mai 2010.

Le programme européen Marco Polo vise à aider les entreprises à mettre en place des services permettant de transférer une partie du fret de la route vers des modes de transport alternatifs (maritime à courte distance, ferroviaire et fluvial). Grâce à ce programme, les entreprises peuvent être subventionnées, sur une durée maximale de 5 ans, pour la mise en œuvre de 5 types d'actions:

- Le transfert modal d'une partie du fret routier vers un mode alternatif
- Les actions dites à "effet catalyseur" c'est-à-dire visant à surmonter les obstacles structurels sur le marché européen du transport de marchandises
- La mise en œuvre d'autoroutes de la mer
- Les actions d'évitement de trafic intégrant le transport dans la logistique de

production pour réduire la demande en transport routier de marchandises

- Les actions d' "apprentissage en commun" destinées à améliorer la coopération et le partage du savoir-faire entre les parties concernées

Le budget prévu pour l'appel à projets est de 64M€. L'intensité du financement est inchangée par rapport à l'année dernière, à savoir 2€ par 500 tonnes.kilomètres transférées. Les entreprises pourront introduire une demande de subvention Marco Polo de manière isolée et les seuils d'éligibilité sont dorénavant abaissés, facilitant donc la participation des petites entreprises.

Texte de l'appel sur le site du programme Marco Polo: [http://ec.europa.eu/transport/marcopolo/calls/2010\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/marcopolo/calls/2010_en.htm)

### La taxe Carbone reportée sine die

Après avoir été retoqué par le Conseil Constitutionnel en décembre dernier, le projet de taxe Carbone est repoussé à une future mise en œuvre au niveau européen.

La nouvelle mouture de la taxe Carbone devait officiellement être mise en œuvre en France au 1<sup>er</sup> juillet prochain.

Le gouvernement a confirmé l'abandon du projet de taxe. De

peur de grever la compétitivité de l'économie française, le gouvernement a décidé d'attendre que les Etats membres européens se prononcent sur le sujet et qu'elle soit instaurée au niveau communautaire.

### Les ports de plus en plus verts

D'après le rapport environnemental 2009 de l'ESPO et d'Ecoports, les ports intègrent de plus en plus les problématiques environnementales dans leur gestion. Première priorité : le bruit.

Pour la troisième fois, l'ESPO (European Sea Ports Organisation) et EcoPorts ont réalisé en 2009 une large enquête sur la prise en compte de l'environnement par les ports européens. Elle vise à identifier les thématiques auxquelles sont confrontés les ports et à déterminer les actions qu'ils déploient pour y répondre. 122 ports de 20 Etats européens ont ainsi répondu à l'enquête.

Première conclusion : les ports intègrent de plus en plus les problématiques environne-

mentales dans leur gestion quotidienne. 72% d'entre eux ont ainsi mis en place une politique environnementale (45% en 1996 et 58% en 2004). 69% d'entre eux ont du personnel dédié à l'environnement et 48% ont mis en œuvre un système de management de l'environnement. Par ailleurs, 33% mesurent ou estiment leur empreinte carbone et 51% ont pris des mesures pour la réduire. Côté énergie, 57% ont mis en œuvre un programme d'amélioration de leur performance énergétique et 20% produisent leur

propre énergie renouvelable.

Parmi les priorités identifiées, le bruit arrive en tête, devant la qualité de l'air et les déchets. Deux nouvelles thématiques font leur apparition en 2009 par rapport aux enquêtes précédentes (1996 et 2004) : la consommation énergétique et les relations avec les populations locales.

Prochain rapport prévu en 2013.

ESPO / EcoPorts Port Environmental Review 2009

SOMMAIRE

### ACTUALITÉS

- Nouvel appel à proposition Marco Polo
- La taxe Carbone reportée sine die
- Un guide du fluvial pour les chargeurs
- Les ports de plus en plus verts
- Appel à manifestation d'intérêt pour la liaison maritime La Rochelle - Bayonne
- Des navires moins rapides pour moins de pollution
- L'environnement prend sa place dans la logistique

### RÉGLEMENTATION

- Dernière ligne droite pour les arrêtés des ICPE 2662 et 2663 enregistrés
- Vers moins de CO<sub>2</sub> pour les véhicules utilitaires
- Les premiers ports fluviaux desservis par des 44 tonnes

### FOCUS

- La livraison en ville, suite...

### Un guide du fluvial pour les chargeurs

Voies Navigables de France s'emploie à faciliter le passage à la voie d'eau aux chargeurs.

Un nouveau guide présente l'alternative voie d'eau pour les différentes filières économiques. Pour chacune, sont détaillés les types de conditionnement possibles mais aussi les bateaux et les engins de manutention bord à voie d'eau.

Les aides pour accompagner les projets y sont également retranscrites ainsi que les contacts commerciaux de VNF en région.

Transport fluvial, guide pour une alternative logistique durable - VNF - Mars 2010  
VNF: [www.vnf.fr](http://www.vnf.fr)

## Appel à manifestation d'intérêt pour la liaison maritime La Rochelle - Bayonne

L'Etat étudie la mise en place d'un service de cabotage maritime à courte distance entre les ports de La Rochelle et de Bayonne.

L'appel à manifestation d'intérêt lancé par le Ministère chargé des transports a pour but d'identifier les attentes des différentes parties susceptibles d'être intéressées par la mise en place du service.

Ainsi, les opérateurs de services de trans-

port combiné ou de service de shortsea shipping, les investisseurs, les concepteurs et constructeurs de matériels navigants, les opérateurs de manutentions portuaires, les promoteurs de terminaux ainsi que les transporteurs et chargeurs sont invités à présenter leur dossier au Ministère.

Les dossiers de réponse doivent être remis au plus tard le 21 mai 2010.

Ministère chargé des transports:  
[www.developpement-durable.gouv.fr/Appel-a-manifestation-d-interet-en.html](http://www.developpement-durable.gouv.fr/Appel-a-manifestation-d-interet-en.html)

## Des navires moins rapides pour moins de pollution

En réduisant la vitesse des navires, le secteur maritime pourrait réduire de 30% ses émissions de CO<sub>2</sub>.

Le transport maritime représente aujourd'hui 3% des émissions de gaz à effet de serre mondiales. L'association Seas at risk s'est interrogée sur la possibilité de réduire les vitesses actuelles des navires à la fois pour répondre à la surdisponibilité actuelle de capacité de la flotte mondiale et réduire, du même coup, leurs émissions de CO<sub>2</sub>.

En effet, du fait notamment de la crise, la flotte mondiale est aujourd'hui en surcapacité. Une réduction de la vitesse permettrait ainsi en premier lieu d'utiliser au mieux les navires existants.

Présenté lors de la réunion du comité de la protection de l'environnement de l'Organisation Maritime Internationale (OMI), le

rapport met en évidence qu'avec cette action, les émissions des vraquiers, tankers et porte-conteneurs pourraient être réduites de 30% au niveau international d'ici 2012.

*Going Slow to Reduce Emissions - Can the current surplus of maritime transport capacity be turned into an opportunity to reduce GHG emissions? - Seas at risk - Mars 2010*

## L'environnement prend sa place dans la logistique

83% des entreprises introduisent des spécifications environnementales dans leurs appels d'offre.

Comme tous les ans, l'AFT-IFTIM a réalisé une enquête sur les besoins en emplois et en formations dans les fonctions de la logistique. L'enquête, menée en janvier 2010, s'est basée sur l'interview de plus de 500 entreprises de différents secteurs économiques (industries agroalimentaires, automobile, chimie, commerce...) et notamment du secteur transport/logistique.

### Les besoins en formation en environnement s'amplifient

Côté formation, les besoins des cadres et techniciens/agents de maîtrise de la logistique gravitent, comme les années précédentes, autour des thèmes relatifs à la réglementation, à la sécurité et aux techniques de management. Les formations orientées vers les politiques qualité et le développement durable ont cependant le vent en poupe : le pourcentage d'établissements plébiscitant ces formations, tant pour les cadres que pour les techniciens et les agents de maîtrise, progresse de 10 points cette année. Par ailleurs, plus d'un responsable interviewé sur quatre manifeste désormais son intérêt pour des formations orientées vers le développement durable.

### L'environnement très présent dans les appels d'offre

Les spécifications environnementales se sont banalisées dans les appels d'offres transport-logistique. 83% des établissements industriels et commerciaux d'au moins 100 salariés ont introduit des spécifications environnementales dans les appels d'offres transport-logistique. Ce pourcentage monte jusqu'à 90% pour le secteur automobile et 100% pour la chimie.

Parallèlement, un tiers des prestataires transport-logistique indique qu'ils sont amenés à répondre à des appels d'offres qui comportent un volet environnemental, et un sur dix un volet social.

La certification environnementale (norme ISO 14001 en particulier) est le critère privilégié par les donneurs d'ordre pour évaluer la performance environnementale des prestataires transport-logistique.

Certification environnementale (ISO 14001)	45%
Réduction des kilomètres à vide	35%
Amélioration du taux de remplissage des véhicules	33%
Réduction de la consommation de carburant	30%
Acquisition de véhicules norme Euro IV et V	24%
Formation à la conduite rationnelle	21%
Réduction des kilomètres parcourus	21%
Réduction des emballages et conditionnements	18%
Réduction de l'accidentologie et amélioration de la sécurité	13%
Développement des carburants alternatifs	8%
Réduction des nuisances sonores	6%
Développement du transfert modal	4%

*Pourcentage de présence des thématiques dans les appels d'offre intégrant un volet environnemental*

70% des industriels ne savent pas si des actions ont été menées par leurs prestataires pour réduire leurs impacts environnementaux. Parmi les responsables logistiques qui ont connaissance des efforts entrepris dans le domaine par les transporteurs et logisticiens, un quart annonce que ces mesures ont fait l'objet d'une contractualisation entre le client et le prestataire.

Des exigences dans le domaine social sont moins répandues, même si plus du tiers (34%) des établissements industriels et commerciaux en font état. Les préoccupations des donneurs d'ordre à l'égard de la politique sociale de leurs prestataires portent prioritairement sur l'emploi de publics particuliers (jeunes, femmes, seniors, handicapés...).

Emploi de publics particuliers (jeunes, femmes, seniors, handicapés, personnel en insertion...)	46%
Prévention des risques et des accidents	44%
Formation	33%
Respect de la réglementation sociale	27%
Recours au travail temporaire	9%
Turn-over	8%
Recours au temps partiel	4%
Taux d'absentéisme	3%

*Pourcentage de présence des thématiques dans les appels d'offre intégrant un volet social*

82% des prestataires transport-logistique jugent que leur entreprise dispose des compétences suffisantes pour répondre à ces appels d'offres (77% pour les établissements de moins de 100 salariés). De leur côté, les donneurs d'ordre estiment dans leur grande majorité que les prestataires qui répondent aux appels d'offres sont performants sur les volets sociaux et environnementaux. Plus de 81% considèrent que les prestataires transport-logistique leur apportent des solutions satisfaisantes.

*16<sup>ème</sup> enquête sur les besoins en emplois et en formations dans les fonctions de la logistique - AFT-IFTIM - Mars 2010*

# FOCUS

## La livraison en ville, suite...

Le mois dernier, le Feuillet évoquait les expérimentations de la région Ile-de-France en matière de livraison urbaine de nuit. Ce mois-ci, le Feuillet revient sur les préconisations du pôle interministériel de prospective et d'anticipation des mutations économiques (PIPAME) à destination des pouvoirs publics pour optimiser cette activité.

Le PIPAME, dont l'objectif est d'éclairer les pouvoirs publics sur l'évolution des principaux acteurs et secteurs économiques en mutation, s'est penché sur la logistique urbaine, sujet qu'il juge extrêmement complexe car englobant des composantes multiples bien qu'interdépendantes (habitat, activités économiques, gestion urbaine, transports...).

L'objectif de l'étude était donc d'établir un état des lieux de la logistique urbaine en France et à l'étranger et d'identifier les leviers à la disposition des pouvoirs publics pour favoriser l'émergence d'offres de logistique urbaine de haute qualité, créatrices de valeurs et d'emplois.

### Les variables stratégiques

Les solutions envisagées par le PIPAME s'appuient sur 5 variables stratégiques :

- **La mutualisation** des véhicules, des aires de livraison, des plates-formes, des moyens techniques voire des données. En amont, la mutualisation favorise la massification et donc les modes ferroviaire et fluvial. En aval, elle permet de faire distribuer les produits de différents expéditeurs par un même opérateur.
- **Les véhicules.** Le PIPAME estime qu'une transition est déjà amorcée vers des véhicules "propres" (électriques et gaz), tout en améliorant les solutions technologiques actuelles ou en développement (moteur diesel, biocarburant, biogaz...).
- **Le foncier logistique.** Le constat porté par le PIPAME est celui de la disparition de la fonction logistique en zone urbaine. Sous la pression des coûts du foncier et d'un coût de transport faible, la logistique s'est éloignée des centres-villes, augmentant les kilomètres et la pollution et diminuant la productivité des opérateurs de transport. La restauration du foncier logistique en centre-ville nécessite la disponibilité d'espaces suffisants à des prix accessibles et le soutien à des concepts innovants.
- **L'accueil des véhicules de livraison.** Les aires de livraison sont souvent occupées par des véhicules particuliers en stationnement, entraînant plus de 80% des livraisons en stationnement illicite.
- **La structure commerciale,** non seulement pour l'approvisionnement des commerces, mais aussi pour les livraisons à domicile. Ces dernières ne cessent de croître mais l'offre reste néanmoins plutôt pauvre et les organisations peu vertueuses. .

### Les recommandations du PIPAME

A partir de ce constat, le PIPAME propose à l'action publique des recommandations autour de 6 axes:

- **Agir sur la structure du marché en favorisant l'émergence de nouveaux acteurs,** notamment celui "d'ensemblier de la logistique urbaine", contribuant à mutualiser les moyens et à développer des synergies afin de réduire les coûts d'exploitation du "dernier kilomètre".
- **Faire de la logistique urbaine un tremplin pour l'emploi.** Le développement des livraisons à domicile tend à élargir le champ de la logistique urbaine avec le développement du e-commerce. Dès lors, il paraît essentiel au PIPAME de renforcer les filières de formation qui offrent dans ce domaine un éventail de métiers allant du très qualifié au faiblement qualifié.
- **Favoriser un horizon juridique adapté.** Pour le PIPAME, il serait nécessaire de rendre cohérents les arrêtés municipaux. La professionnalisation des aires de livraison et l'introduction de normes d'émission pourraient permettre de réguler le système urbain. Le contrôle de l'inscription au registre des transporteurs constituerait un moyen possible de pénaliser les comportements non vertueux. Une autre piste serait de faciliter les livraisons en dehors de la présence du destinataire, dans des sas ou points relais, voire de nuit.
- **Faire du foncier le levier de la réintroduction de la logistique dans la ville.** Pour le PIPAME, il conviendrait de développer des synergies avec les politiques commerciales et l'urbanisme. L'utilisation des dispositions du droit de l'urbanisme pourrait faciliter le maintien de commerces de proximité et parallèlement faciliter la livraison et l'enlèvement des marchandises. Des espaces délaissés situés près des emprises ferroviaires ou fluviales peuvent satisfaire les besoins de la logistique urbaine. Il conviendrait de procéder à leur recensement et de veiller à leur disponibilité.
- **Mettre en place une stratégie de déploiement de nouveaux matériels,** véhicules et matériels de manutention. Pour le PIPAME, il est urgent de développer des solutions transitoires notamment basées sur le gaz carburant.
- **Promouvoir de nouvelles organisations logistiques.** Lorsque cela est possible, la mutualisation des flux et la rationalisation des moyens pourraient être réalisées à l'aide du transport ferroviaire ou fluvial, de l'extérieur de la ville vers un espace logistique urbain. La distribution vers le destinataire final serait ensuite assurée avec des véhicules propres.

Logistique et distribution urbaine - PIPAME - Novembre 2009

## L'indispensable réflexion sur l'optimodalité pour le futur Grand Paris

*Le Cercle pour l'Optimodalité en Europe (COE) plaide pour la nécessaire intégration du transport de fret dans les réflexions sur le Grand Paris et a créé, à cet effet, un groupe de travail, présidé par TLF.*



LE GRAND PARIS

Une grande idée qui a besoin des vôtres

LE GRAND PARIS

Une grande idée qui a besoin des vôtres

LE GRAND PARIS

Une grande idée qui a besoin des vôtres

LE GRAND PARIS

Une grande idée qui a besoin des vôtres

LE GRAND PARIS

Une grande idée qui a besoin des vôtres

LE GRAND PARIS

Une grande idée qui a besoin des vôtres

LE GRAND PARIS

Une grande idée qui a besoin des vôtres

LE GRAND PARIS

Une grande idée qui a besoin des vôtres

LE GRAND PARIS

Une grande idée qui a besoin des vôtres

LE GRAND PARIS

Une grande idée qui a besoin des vôtres

LE GRAND PARIS

Une grande idée qui a besoin des vôtres

LE GRAND PARIS

Une grande idée qui a besoin des vôtres

LE GRAND PARIS

Une grande idée qui a besoin des vôtres

LE GRAND PARIS

Une grande idée qui a besoin des vôtres

LE GRAND PARIS

Une grande idée qui a besoin des vôtres

LE GRAND PARIS

Une grande idée qui a besoin des vôtres

LE GRAND PARIS

Une grande idée qui a besoin des vôtres

LE GRAND PARIS

Une grande idée qui a besoin des vôtres

LE GRAND PARIS

Une grande idée qui a besoin des vôtres

LE GRAND PARIS

Une grande idée qui a besoin des vôtres

LE GRAND PARIS

Une grande idée qui a besoin des vôtres

LE GRAND PARIS

Une grande idée qui a besoin des vôtres

LE GRAND PARIS

Une grande idée qui a besoin des vôtres

LE GRAND PARIS

Une grande idée qui a besoin des vôtres

LE GRAND PARIS

Une grande idée qui a besoin des vôtres

LE GRAND PARIS

Une grande idée qui a besoin des vôtres

LE GRAND PARIS

Une grande idée qui a besoin des vôtres

LE GRAND PARIS

Une grande idée qui a besoin des vôtres

LE GRAND PARIS

Une grande idée qui a besoin des vôtres

LE GRAND PARIS

Une grande idée qui a besoin des vôtres

LE GRAND PARIS

Une grande idée qui a besoin des vôtres

LE GRAND PARIS

Une grande idée qui a besoin des vôtres

LE GRAND PARIS

Une grande idée qui a besoin des vôtres

LE GRAND PARIS

Une grande idée qui a besoin des vôtres

LE GRAND PARIS

Une grande idée qui a besoin des vôtres

LE GRAND PARIS

Une grande idée qui a besoin des vôtres

LE GRAND PARIS

Une grande idée qui a besoin des vôtres

LE GRAND PARIS

Une grande idée qui a besoin des vôtres

LE GRAND PARIS

Une grande idée qui a besoin des vôtres

LE GRAND PARIS

Une grande idée qui a besoin des vôtres

LE GRAND PARIS

Une grande idée qui a besoin des vôtres

LE GRAND PARIS

Une grande idée qui a besoin des vôtres

LE GRAND PARIS

Une grande idée qui a besoin des vôtres

LE GRAND PARIS

Une grande idée qui a besoin des vôtres

LE GRAND PARIS

Une grande idée qui a besoin des vôtres

LE GRAND PARIS

Une grande idée qui a besoin des vôtres

LE GRAND PARIS

Une grande idée qui a besoin des vôtres

LE GRAND PARIS

Une grande idée qui a besoin des vôtres

LE GRAND PARIS

Une grande idée qui a besoin des vôtres

LE GRAND PARIS

Une grande idée qui a besoin des vôtres

LE GRAND PARIS

Une grande idée qui a besoin des vôtres

LE GRAND PARIS

Une grande idée qui a besoin des vôtres

LE GRAND PARIS

Une grande idée qui a besoin des vôtres

LE GRAND PARIS

Une grande idée qui a besoin des vôtres

LE GRAND PARIS

Une grande idée qui a besoin des vôtres

LE GRAND PARIS

Une grande idée qui a besoin des vôtres

LE GRAND PARIS

Une grande idée qui a besoin des vôtres

LE GRAND PARIS

Une grande idée qui a besoin des vôtres

LE GRAND PARIS

Une grande idée qui a besoin des vôtres

LE GRAND PARIS

Une grande idée qui a besoin des vôtres

LE GRAND PARIS

Une grande idée qui a besoin des vôtres

LE GRAND PARIS

Une grande idée qui a besoin des vôtres

LE GRAND PARIS

Une grande idée qui a besoin des vôtres

LE GRAND PARIS

Une grande idée qui a besoin des vôtres

LE GRAND PARIS

Une grande idée qui a besoin des vôtres

LE GRAND PARIS

Une grande idée qui a besoin des vôtres

LE GRAND PARIS

Une grande idée qui a besoin des vôtres

LE GRAND PARIS

Une grande idée qui a besoin des vôtres

LE GRAND PARIS

Une grande idée qui a besoin des vôtres

LE GRAND PARIS

Une grande idée qui a besoin des vôtres

LE GRAND PARIS

Une grande idée qui a besoin des vôtres

LE GRAND PARIS

Une grande idée qui a besoin des vôtres

LE GRAND PARIS

Une grande idée qui a besoin des vôtres

LE GRAND PARIS

Une grande idée qui a besoin des vôtres

LE GRAND PARIS

Une grande idée qui a besoin des vôtres

LE GRAND PARIS

Une grande idée qui a besoin des vôtres

LE GRAND PARIS

Une grande idée qui a besoin des vôtres

LE GRAND PARIS

Une grande idée qui a besoin des vôtres

LE GRAND PARIS

Une grande idée qui a besoin des vôtres

LE GRAND PARIS

Une grande idée qui a besoin des vôtres

LE GRAND PARIS

Une grande idée qui a besoin des vôtres

LE GRAND PARIS

Une grande idée qui a besoin des vôtres

LE GRAND PARIS

Une grande idée qui a besoin des vôtres

LE GRAND PARIS

Une grande idée qui a besoin des vôtres

LE GRAND PARIS

Une grande idée qui a besoin des vôtres

LE GRAND PARIS

Une grande idée qui a besoin des vôtres

LE GRAND PARIS

Une grande idée qui a besoin des vôtres

LE GRAND PARIS

Une grande idée qui a besoin des vôtres

LE GRAND PARIS

Une grande idée qui a besoin des vôtres

LE GRAND PARIS

Une grande idée qui a besoin des vôtres

LE GRAND PARIS

Une grande idée qui a besoin des vôtres

LE GRAND PARIS

Une grande idée qui a besoin des vôtres

LE GRAND PARIS

Une grande idée qui a besoin des vôtres

LE GRAND PARIS

Une grande idée qui a besoin des vôtres

LE GRAND PARIS

Une grande idée qui a besoin des vôtres

LE GRAND PARIS

Une grande idée qui a besoin des vôtres

LE GRAND PARIS

Une grande idée qui a besoin des vôtres

LE GRAND PARIS

Une grande idée qui a besoin des vôtres

LE GRAND PARIS

Une grande idée qui a besoin des vôtres

LE GRAND PARIS

Une grande idée qui a besoin des vôtres

LE GRAND PARIS

Une grande idée qui a besoin des vôtres

LE GRAND PARIS

Une grande idée qui a besoin des vôtres

LE GRAND PARIS

Une grande idée qui a besoin des vôtres

LE GRAND PARIS

Une grande idée qui a besoin des vôtres

LE GRAND PARIS

Une grande idée qui a besoin des vôtres

LE GRAND PARIS

Une grande idée qui a besoin des vôtres

LE GRAND PARIS

Une grande idée qui a besoin des vôtres

LE GRAND PARIS

Une grande idée qui a besoin des vôtres

LE GRAND PARIS

Une grande idée qui a besoin des vôtres

LE GRAND PARIS

Une grande idée qui a besoin des vôtres

LE GRAND PARIS

Une grande idée qui a besoin des vôtres

LE GRAND PARIS

Une grande idée qui a besoin des vôtres

LE GRAND PARIS

Une grande idée qui a besoin des vôtres

LE GRAND PARIS

Une grande idée qui a besoin des vôtres

LE GRAND PARIS

Une grande idée qui a besoin des vôtres

LE GRAND PARIS

Une grande idée qui a besoin des vôtres

LE GRAND PARIS

Une grande idée qui a besoin des vôtres

LE GRAND PARIS

Une grande idée qui a besoin des vôtres

LE GRAND PARIS

Une grande idée qui a besoin des vôtres

## RÉGLEMENTATION

### Dernière ligne droite pour les arrêtés des ICPE 2662 et 2663 enregistrées

Le Conseil Supérieur des Installations Classées étudie les arrêtés de prescriptions générales qui seront applicables aux installations soumises à enregistrement sous les rubriques 2662 et 2663 de la nomenclature ICPE.

Les stockages de polymères (matières plastiques, caoutchoucs, élastomères, résines et adhésifs synthétiques) et ceux de pneumatiques ou de produits dont 50% au moins de la masse totale unitaire est composé de polymères sont soumis respectivement aux rubriques 2662 et 2663 de la nomenclature des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE).

Pour ces deux rubriques, un seuil d'enregistrement va être intercalé entre la déclaration et l'autorisation (voir le Feuillet n°60).

Ainsi pour la rubrique 2662, les seuils seront désormais les suivants :

- Déclaration pour un volume supérieur ou égal à 100 m<sup>3</sup>, mais inférieur à 1000 m<sup>3</sup>.
- Enregistrement pour un volume supérieur ou égal à 1 000 m<sup>3</sup> mais inférieur à 30 000 m<sup>3</sup>.
- Autorisation à partir de 30 000 m<sup>3</sup>.

Pour la rubrique 2663, les seuils seront modifiés selon le schéma suivant :

- Pour les produits à l'état alvéolaire ou expansé (mousse de latex, de polyuréthane, de polystyrène...) :
  - Déclaration pour un volume compris entre 200 et 2000 m<sup>3</sup>.
  - Enregistrement pour un volume compris entre 2.000 et 45.000 m<sup>3</sup>.

- Autorisation à partir de 45 000 m<sup>3</sup>.
- Dans les autres cas et pour les pneumatiques :
  - Déclaration pour un volume compris entre 1.000 et 10.000 m<sup>3</sup>.
  - Enregistrement pour un volume compris entre 10.000 et 80.000 m<sup>3</sup>.
  - Autorisation à partir de 80 000 m<sup>3</sup>.

Dans ce cadre, le Ministère chargé de l'écologie travaille actuellement aux prescriptions applicables aux installations qui seront soumises à enregistrement. Les prescriptions proposées prennent en compte à la fois les éléments concernant les sinistres survenus sur ce genre d'installations depuis quelques années et les prescriptions générales déjà validées pour les entrepôts de stockage (rubrique 1510), les entrepôts frigorifiques (1511) et les stockages de bois (1530) afin de garder une cohérence avec ces rubriques.

Globalement, les projets retiennent ainsi les grandes lignes suivantes :

- Distance minimale entre stockage et limites de propriété.
- Structure R15 a minima.
- Surface limitée des cellules.
- Détection automatique d'incendie transmise à une alarme.
- Limitation des volumes de stockage.

- Rétention des eaux de lavage et des matières répandues accidentellement.
- Installation de système d'extinction automatique d'incendie.

Examinés en mars par le Conseil Supérieur des Installations Classées, les arrêtés devraient paraître prochainement au Journal Officiel.

### Vers moins de CO<sub>2</sub> pour les véhicules utilitaires

Le Conseil environnement de l'Union européenne propose de limiter les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules utilitaires légers.

La proposition voudrait que la moyenne des émissions de ces véhicules soit limitée à 175g CO<sub>2</sub>/km d'ici 2016, avec un objectif de 135g CO<sub>2</sub>/km pour 2020, sous peine de pénalités aux constructeurs. Plusieurs délégations ont toutefois exprimé leurs réticences sur le projet et aucun accord n'a été trouvé.

Affaire à suivre...

Conseil de l'Union européenne - 15 mars 2010

### Les premiers ports fluviaux desservis par des 44 tonnes

Les premiers ports fluviaux qui pourront être desservis par des poids lourds de 44 tonnes ont été définis en Champagne-Ardenne.

En application du décret n°2009-949 du 29 juillet 2009 (voir le Feuillet n°58), le préfet de la région Champagne-Ardenne a défini les ports fluviaux et les sites industriels qui pourront désormais être desservis par des véhicules de 44 tonnes.

Seules conditions pour autoriser les pré et post-acheminement via ces véhicules :

- Ils devront circuler dans une limite de 100km depuis les sites fluviaux, cette distance s'entendant "à vol d'oiseau",
- Ils devront concerner les poids-lourds qui acheminent l'ensemble de leur cargaison

vers un des sites désignés ou qui y auront chargé l'ensemble de leur cargaison

- En tout état de cause, en cas de (dé)chargement à plusieurs endroits, le PTR ne pourra excéder la limite de 40 tonnes que dans le disque de rayon 100 km autour du site autorisé.

Les arrêtés relatifs aux autres régions mouillées devraient paraître prochainement.

Arrêté du 15 février 2010 relatif à la desserte des sites fluviaux à 44 tonnes - DREAL Champagne Ardenne

#### Editeur

TL&Associés

22 rue Pasteur 92300 Levallois-Perret

#### Contact

lfe@tl-a.com

#### Publication mensuelle

ISSN: 1962-4174

Dépôt légal à parution

#### Directrice de la publication

Nadine Dangleterre

Rédacteur en chef

Iwen Layec

Rédactrice

Nadège Larrigaudière