

Veille & Action n°20 – Février 2025

Sommaire

I. Logistique urbaine.....	1
Report de la ZFE-m de Montpellier.....	2
Service minimum pour la ZFE-m de Bordeaux.....	2
Enquête approfondie sur le dispositif LUJOP.....	2
Renforcement des aides de Paris à la mobilité des professionnels.....	3
Expérimentation par Paris d'un nouveau régime d'aires de livraison – enquête.....	3
Coût de la pollution de l'air évalué à 16,7 milliards d'euros par an.....	3
Voies réservées sur le périphérique et les autoroutes A1 et A13 au 3 mars 2025.....	4
Tarifification du stationnement parisien : les VUL exclus de la tarification anti-SUV.....	4
II. Transition écologique.....	4
Le pacte européen pour une industrie propre divise les énergéticiens.....	4
Appel à manifestation d'intérêt pour le report modal	5
Webinaire sur le rétrofit des véhicules routiers lourds : Jeudi 13 mars 2025 - 14h à 15h.....	5
Malus automobile écologique et sur le poids.....	6
Bilan 2024 des aides à l'électrification des poids lourds.....	6
Déploiement des infrastructures de recharge électrique.....	6
Erosion des recettes fiscales de la route, un enjeu majeur de la transition bas carbone.....	6
Verdissement des flottes d'entreprises sous plusieurs feux nourris.....	7
III. Economie, énergie et fiscalité.....	9
Conjoncture économique du transport routier de marchandises.....	9
Marché du véhicule industriel en 2024.....	9
CELO Connect Entrepôt et Logistique 2025.....	9
Le CNR publie les nouvelles structures de ses indices synthétiques, valables pour 2025.	9
Actualisation de l'atlas des entrepôts logistiques.....	10
Nouveau service fluvial entre le Havre et la région parisienne	10
Important - Risque de défaut d'assurance de plusieurs milliers de véhicules lourds.....	10
IV. Réglementation et Jurisprudence.....	11
Remboursement partiel d'accises sur le gazole – nouvelles modalités de remboursement	11

SITL 2025 du 1^{er} au 3 avril – connectons nos intelligences

Poursuivant sa métamorphose engagée en 2024, le SITL (salon de l'innovation du transport et de la logistique) place l'édition 2025 sous le thème de la connexion des intelligences. Le salon se tiendra du 1^{er} au 3 avril 2025 à la porte de Versailles.

La CGF organisera sur place le 2 avril une réunion de sa commission Transport & Logistique et Stéphane Antiglio, son président interviendra dans la séance inaugurale le 1^{er} avril. De nombreuses conférences aborderont des sujets intéressant les entreprises de commerce de gros : logistique urbaine, verdissement des flottes, décarbonation de la logistique, automatisation et robotisation, emploi et attractivité.

Rendez-vous au SITL du 1^{er} au 3 avril 2025 à Paris Expo Porte de Versailles, Pavillon 1. [Obtenir votre badge gratuit](#)

I. Logistique urbaine

Report de la ZFE-m de Montpellier

Alors que la circulation des voitures portant la vignette Crit'Air 3 (véhicules essence immatriculés avant 2006 et véhicules diesel immatriculés avant 2011) y est interdite depuis le 1^{er} janvier 2025, la Métropole de Montpellier vient de reporter à 2027 la mise en place de panneaux, le contrôle et la verbalisation des contrevenants. Les échéances municipales ne sont vraisemblablement pas étrangères à ce moratoire.

[En savoir plus](#)

[Le moratoire](#)

Service minimum pour la ZFE-m de Bordeaux

Mise en place le 1^{er} janvier 2025, de manière volontaire comme à Montpellier, la ZFE-m de Bordeaux Métropole n'interdit de circulation que les véhicules non classés, c'est-à-dire ceux immatriculés avant le 31 décembre 1996, soit seulement 4% du parc automobile.

[En savoir plus](#)

Enquête approfondie sur le dispositif LUJOP

Le comité de pilotage LUJOP dans lequel siège la CGF, en partenariat avec le laboratoire LIREM de l'Université de Pau & Pays de l'Adour, lance une enquête visant à évaluer et analyser les impacts du dispositif LUJOP déployé dans le cadre des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024.

Cette enquête poursuit deux objectifs principaux :

- Dresser un bilan du dispositif LUJOP, afin d'en tirer des enseignements sur son fonctionnement, ses réussites et les éventuels points d'amélioration,
- Explorer les leviers d'un succès durable dans la gouvernance collaborative, en identifiant les facteurs spécifiques au contexte des JOP 2024 et leur potentiel de reproductibilité dans des cadres plus généraux.

Les réponses resteront strictement anonymes et seront analysées dans le respect de la confidentialité.

Ce questionnaire nécessite environ 15 minutes pour y répondre.

Nous vous remercions chaleureusement par avance pour le temps et l'attention que vous consacrerez à cette démarche.

[Lien vers l'enquête](#)

Renforcement des aides de Paris à la mobilité des professionnels

La ville de Paris vient de mettre en ligne les nouvelles aides à la mobilité à destination des professionnels dont l'enveloppe financière a été doublée. Elles ont été élargies au retrofit électrique pour les utilitaires et poids-lourds mais également au reconditionnement des vélos-cargos. Ces aides sont maintenant cumulables avec celles de la Région ce qui peut conduire à un doublement des sommes versées.

Pour l'achat des vélos-cargos, des véhicules utilitaires légers ou des poids lourds électriques neufs et d'occasion ou l'aménagement des locaux pour les livraisons silencieuses en horaires décalés [retrouver toutes les aides disponibles](#).

Expérimentation par Paris d'un nouveau régime d'aires de livraison – enquête

La Ville de Paris prévoit de mener une expérimentation à partir de juin 2025 qui consiste à créer 50 zones marchandises qui seront prélevées sur la voirie destinée au stationnement des particuliers (et non sur les aires de livraison existantes) et dont l'emplacement reste encore à définir. Leur utilisation sera gratuite pour les professionnels de la livraison pendant une période comprise entre 45 mn à 1h (ce point est en cours de discussion) puis payante à hauteur de 5€ toutes les 15mn. Dans le but d'en sanctuariser l'usage pour la livraison, ces zones seront payantes dès le départ pour les particuliers, à hauteur de 60€ l'heure.

La ville de Paris a souhaité s'appuyer sur les professionnels pour sélectionner les emplacements où seront expérimentées ces 50 zones marchandises.

A cette fin, elle a confié à InTerLUD la réalisation d'une enquête qui sera ouverte jusqu'au 10 mars 2025 et à laquelle les entreprises livrant la capitale sont invitées à participer. Le traitement des réponses garantira l'anonymat.

[Lien vers l'enquête](#)

Coût de la pollution de l'air évalué à 16,7 milliards d'euros par an

[Après avoir évalué en 2021](#) à 40 000 le nombre de décès par an, soit 7 % de la mortalité totale, l'impact de l'exposition aux particules fines et démontré l'efficacité d'une action volontariste sur la réduction des émissions de polluants dans l'air, Santé publique France (SPF) a publié le 29 janvier 2025 une double étude sur les impacts [sanitaires](#) et [économiques](#) des émissions de particules fines (PM_{2,5}) et de dioxyde d'azote (NO₂) sur l'hexagone.

Sur la base des évaluations fondées sur la survenue de huit maladies chroniques – respiratoires, cardiovasculaires ou métaboliques (diabète) – dont le lien avec ces polluants est scientifiquement démontré en cas d'exposition longue, la facture est estimée à 12,9 milliards pour les particules et à 3,8 milliards pour le NO₂. SPF considère qu'en respectant les valeurs limites d'émissions fixées par l'OMS, qui n'ont pas été retenues par la directive européenne sur la qualité de l'air du 23 octobre 2024 entrée en vigueur le 11 décembre 2024, permettrait d'éviter 75 % des maladies attribuables aux PM_{2,5} et près de 50 % de celles causées par le NO₂, et d'économiser ainsi 11,3 milliards d'euros par an. De tels résultats ne peuvent qu'entraîner l'Etat et les collectivités à continuer d'agir pour réduire la circulation automobile qui constitue la principale sources d'émission de particules et de NO₂, et ce même si des améliorations sensibles ont été enregistrées dans les principales grandes agglomérations françaises parmi lesquelles seules Paris et Lyon étaient classées en situation de dépassement réguliers des seuils réglementaires de NO₂ en 2023 qui leur ont valu de devoir interdire les véhicules Crit'Air 3 au 1er janvier 2025.

Voies réservées sur le périphérique et les autoroutes A1 et A13 au 3 mars 2025

La ville de Paris et l'Etat (ministère en charge des transports, préfecture de la région Ile de France et préfecture de police de Paris) ont annoncé le 3 février la mise en place à compter du 03 mars 2025, à titre expérimental, d'une voie réservée sur les tronçons à 3 voies du boulevard périphérique parisien entre la porte de Sèvres et la porte de Bercy et sur des portions des autoroutes A1 et A13, dans les deux sens de circulation.

Pendant les créneaux de son activation du lundi au vendredi de 7h00 à 10h30 et de 16h00 à 20h00, la voie de gauche des axes routiers concernés sera exclusivement réservée au covoiturage, aux taxis, bus, véhicules de sécurité et de secours, aux personnes à mobilité réduite et aux véhicules deux roues motorisés en circulation interfile.

Les usagers seront informés de l'activation ou de la désactivation de la voie grâce à une signalisation activable et désactivable sur des panneaux fixes et des panneaux lumineux à message variable. L'allumage du « losange blanc » signalera l'activation de la voie réservée et son extinction autorisera la circulation de tous les véhicules.

Après une période pédagogique qui prendra fin le 30 avril, l'utilisation de la voie réservée par un véhicule non autorisée sera constitutive d'une infraction constatée par vidéo-verbalisation assistée par ordinateur (VAO), passible d'une amende de 135€.

Cette initiative s'inscrit selon ses porteurs dans le cadre de l'héritage des jeux olympiques, avec pour objectifs recherchés la réduction des embouteillages, des accidents, de la pollution et du bruit.

La CGF avait anticipé cette annonce en lançant fin décembre 2024 une enquête en direction des entreprises du commerce de gros afin d'estimer les conséquences de la mise en œuvre des voies réservées sur leurs organisations logistiques et leurs plans de transport. Les premiers retours collectés ont permis à la CGF de relever que cette mesure se traduirait pour le seul secteur du commerce de gros par une perte de 2,5 millions d'heures lié aux allongements des temps de transport. Elle s'est associée au Gatmarif qui a demandé par voie de presse aux autorités publiques de surseoir à cette mesure.

[Voir le Communiqué de presse du Gatmarif](#)

Voir les [informations de la DIRIF](#) et la [plaquette DIRIF](#)

Voir les [informations de la ville de Paris](#)

Tarification du stationnement parisien : les VUL exclus de la tarification anti-SUV

Suite à l'action menée par le Syndicat national du transport léger (SNTL), avec le soutien du Gatmarif, le Conseil de Paris a décidé le 12 février 2025, de ne plus appliquer aux véhicules de type N1 (véhicules utilitaires légers professionnels conçus pour le transport de marchandises) la nouvelle tarification anti-SUV mise en place par la Ville de Paris le 1^{er} octobre 2024.

Concrètement les tarifs de stationnement et les FPS (Forfait Post Stationnement de 150 jusqu'à 225€) des VUL professionnels thermiques vont s'aligner sur ceux des voitures de moins de 1600 kgs et être divisés par trois (à 50 ou 75€). La même délibération a acté la gratuité du stationnement de surface pour tous les VUL électriques.

[Voir la délibération](#)

II. Transition écologique

Le pacte européen pour une industrie propre divise les énergéticiens

Dans une [déclaration](#) du 21 février, FuelsEurope, représentant des fabricants européens de e-carburants, s'inquiète de ne pas être directement inclus dans le CID (Clean Industrial Deal) que prépare la commission européenne et considère que les carburants de synthèse ont une place à jouer pour assurer une transition compétitive et durable du cadre industriel de l'UE, au-delà des secteurs aérien et maritime dans lesquels

certaines voudraient les cantonner. L'association défend que les carburants aériens et maritimes ne suffisent pas à donner un cadre d'investissement en Europe et considère qu'ils doivent également s'ouvrir à toute l'industrie et au transport routier pour que leur production trouve leur équilibre économique, sauf à envisager des répercussions sur le coût des carburants aériens et maritimes.

C'est une [position](#) diamétralement opposée que défend la plateforme pour l'électromobilité qui met en garde contre un élargissement de la définition des e-fuels au transport routier. Regroupant notamment le groupe Renault, Volvo et l'Avere, la plateforme s'inquiète des récentes discussions en cours dans le cadre du dialogue stratégique sur l'automobile laissant entrevoir la possibilité de recourir aux carburants synthétiques après 2035. Alors que le règlement européen sur le CO₂ des voitures prévoit que la commission européenne présente une proposition permettant l'immatriculation, après 2035, de véhicules à moteur thermique fonctionnant exclusivement avec des carburants neutres en CO₂ - il s'agit à la demande de l'Allemagne de permettre d'autres solutions que la voiture électrique, alors que le règlement sur le CO₂ impose la vente de véhicules neufs uniquement « zéro émission » après 2035 - la plateforme pour l'électromobilité craint que les discussions aboutissent à légitimer des carburants qui ne seraient pas tout à fait neutres en carbone, notamment des biocarburants. Elle considère que si les carburants alternatifs devaient jouer un rôle, celui-ci devrait être minime et limité aux véhicules fonctionnant exclusivement avec des carburants de synthèse 100 % neutres sur le plan climatique », insiste la plateforme.

Elle souligne en outre que le coût de ces carburants est jusqu'à trois fois plus cher au kilomètre qu'un véhicule électrique à batterie et estime que la coexistence des deux technologies risque de retarder l'adoption de solutions de mobilité propre en créant une incertitude pour les consommateurs et les entreprises. Elle met également en avant des risques pour la santé que représentent les e-fuels dont les niveaux d'émissions de polluants sont comparables à ceux des carburants fossiles traditionnels.

Appel à manifestation d'intérêt pour le report modal

[Le programme Appel d'Air](#), soutenu par les Certificats d'Économies d'Énergie (CEE), lance un Appel à Manifestation d'Intérêts (AMI) pour accompagner les collectivités, ports, plateformes logistiques et autres acteurs du transport de marchandises souhaitant favoriser le report modal vers le fret ferroviaire et fluvial.

Objectif : Identifier et soutenir des acteurs engagés dans une logistique plus durable grâce à un appui technique, méthodologique et financier.

Calendrier

Ouverture des candidatures : 10 février 2025

Clôture des candidatures : 21 mars 2025

Comment candidater ?

Soumettez votre dossier en ligne [👉 Lien du formulaire](#)

Consultez le dossier de l'AMI [👉 Dossier](#)

Webinaire d'information – **Mardi 4 mars 2025 à 11H00**

Inscription ici [👉 Lien d'inscription](#)

Webinaire sur le rétrofit des véhicules routiers lourds : Jeudi 13 mars 2025 - 14h à 15h

Ce webinaire organisé dans le cadre du programme CEE EVE est à destination des acteurs du transport routier de marchandises ; il sera consacré aux perspectives de la filière du rétrofit des véhicules routiers lourds avec un focus sur la motorisation hydrogène.

[Pour en savoir plus et s'inscrire](#)

Malus automobile écologique et sur le poids

Alors que le gouvernement souhaitait abaisser le seuil pour l'application du malus écologique en le déclenchant à compter de 2027 à 99 g CO₂/km, la loi de finance 2025 a tempéré les intentions de l'exécutif en retenant un seuil de déclenchement à 113 g CO₂/km en 2025, 108 g CO₂/km en 2026 et 103 g CO₂/km en 2027. Quant au malus poids, le seuil de son déclenchement a bien été abaissé de 100 kg à compter de 2026 où il s'appliquera dès 1 500 kg.

Bilan des aides à l'électrification des poids lourds

Le ministère de la Transition écologique a dressé le 29 janvier dernier le bilan des aides à l'électrification des poids lourds. En 2024, les 130 millions d'euros engagés ont permis de soutenir 674 projets d'acquisition, soit l'immatriculation de 2 162 poids lourds et 369 autocars et autobus en 2025, le double en nombre de poids lourds électriques par rapport à 2024. Les aides allouées via [le guichet](#) réservé aux TPE et PME permettront « l'acquisition ou la location de 251 véhicules avec une aide moyenne de 65 000 euros par véhicule ». En outre, via [un appel à projets](#), 2 280 véhicules lourds électriques seront achetés ou loués, ainsi que 228 autocars – avec une aide moyenne de 57 100 euros par véhicule. Le ministère dénombre également 24 stations de recharge accessibles aux poids lourds, déployées grâce au [programme Advenir](#), ainsi que « 972 points de recharge dans les dépôts d'acteurs du transport ». Rappelons que les dispositifs de soutien financier à l'électrification des poids lourds sous forme de programmes CEE et d'appels à projets ont été remplacés par des fiches CEE dont certaines concernent également les voitures et les VUL (cf V et A Janvier 2025).

[Le communiqué](#)

Déploiement des infrastructures de recharge électrique

Apóstolos Tzitzikóstas, commissaire européen aux transports, s'est exprimé le 28 janvier au Parlement Européen en faveur d'une accélération du déploiement des infrastructures de recharge électrique qu'il considère comme être le principal obstacle à la demande des véhicules électriques, y compris les bus et les camions pour lesquels il a indiqué que l'infrastructure ne répondait pas aux besoins et attentes du secteur des transports de marchandises et de voyageurs. Parmi les pistes évoquées celle consistant à désigner certaines infrastructures de recharge comme "stratégiques", et leur accorder un accès prioritaire au réseau et des procédures d'autorisation plus rapides ».

Sur le même sujet, l'ACEA (association européenne des constructeurs) vient de rappeler dans une nouvelle publication [datée du 25 février](#) que le nombre insuffisant d'infrastructures de recharge en Europe justifiait en partie la part insuffisante de véhicules électriques sur le marché qu'il ne fallait pas attribuer aux seuls constructeurs qui ont fait leur part du chemin en investissant presque 250 milliards d'euros d'ici à 2030.

En France, les 13 opérateurs de réseau de bornes de recharge des véhicules électriques (Allego, Atlante, Chargepoint, Chargeguru/ZePlug, Driveco, Electra, E-totem, Engie Vianeo, Fastned, Ionity, Izivia, Powerdot et Zunder) se regroupent au sein de [Charge France](#), association professionnelle dont l'objet est de structurer l'écosystème des opérateurs d'infrastructures de recharge, d'être un interlocuteur clé auprès des pouvoirs publics et un accélérateur du déploiement des infrastructures de recharge ultrarapides. L'association demande aux pouvoirs publics la stabilité réglementaire et le maintien de la trajectoire actuelle d'électrification des véhicules électriques, y compris la fin de vente des véhicules thermiques et hybrides neufs en 2035 et réclame également le développement d'une réglementation ambitieuse sur le verdissement des flottes d'entreprise, notamment via des mesures fiscales (cf article ci-dessous)

Erosion des recettes fiscales de la route, un enjeu majeur de la transition bas carbone

Le sujet de l'érosion des recettes fiscales de la route notamment entraînée par une baisse de la consommation de gazole et d'essence aura des conséquences majeures sur les transports. La direction générale du trésor vient de publier son [rapport final](#) dans lequel elle estime que la perte de recettes s'élèvera à 11 milliards d'euros en 2030 et à 33 milliards d'euros en 2050 comparé à 2019 et que cette disparition des recettes issues

de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) et de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICGN) ne serait que « très partiellement » compensée par la hausse des recettes d'accises sur l'électricité. Le fait qu'une part importante de ces recettes serve au financement des infrastructures de transport n'en rendra que plus stratégique la conférence nationale sur le financement des mobilités dont la tenue est prévue au mois de mai.

On lit dans ce rapport que la transition vers la neutralité carbone implique, en France, en Europe, comme ailleurs dans le monde, un renchérissement du coût relatif des émissions de gaz à effet de serre (GES) – via la fiscalité, les subventions, ou la réglementation –, visant à déclencher les investissements supplémentaires nécessaires à la décarbonation et à réduire les investissements dans les activités émissives.

Mais quand on sait que la France, aux côtés d'autres pays européens, expriment de fortes réserves sur la mise en œuvre, en 2027, du marché du carbone taxant les émissions des véhicules et du chauffage (ETS2), en raison de l'impopularité de la mesure, il n'est certain que la vision de Bercy soit suivie à la lettre.

Sur le même sujet du tarissement des recettes routières, Philippe Tabarot, ministre en charge des transports a indiqué lors de son audition le 5 février par la commission du Développement durable de l'Assemblée qu'il suivra de près les expérimentations transfrontalières d'écotaxe qu'il considère avec une prudence comme une « solution qui peut être intéressante » pour pallier l'extinction progressive de rentrées fiscales en grande majorité carbonées (relire [ici](#) et [là](#)), et en précisant que la notion de frontière doit s'apprécier au sens stricte, excluant la Bretagne de la réflexion.

Verdissement des flottes d'entreprises sous plusieurs feux nourris

Une taxe introduite par la loi de finance 2025, une proposition de loi et un projet de directive européenne mettent au premier plan les enjeux que représente le verdissement des flottes des entreprises.

Projet de directive européenne

Dans la perspective de l'ouverture par la Commission européenne des travaux pouvant conduire à une directive relative au verdissement des flottes des entreprises (cf V & A de décembre 2024) l'Association européenne des commissionnaires de transport et de la logistique (CLECAT) vient de publier ses orientations. Dans [un document](#) publié le 24 janvier, le CLECAT plaide pour une ouverture aux carburants alternatifs et s'oppose aux contraintes d'achats qui pourraient peser sur les entreprises.

Sur ce second point, l'Association européenne estime que l'introduction d'une obligation d'achat de véhicules à émissions nulles pour les opérateurs de logistique routière ne serait pas une solution efficace pour stimuler la décarbonation du transport routier de marchandises. Ces obligations risqueraient d'être contre-productives, ajoutant de la complexité aux politiques de renouvellement de la flotte tout en ne répondant pas aux défis pratiques auxquels les opérateurs sont confrontés. L'imposition d'objectifs pourrait conduire à un système inopérant difficile à appliquer et sujet à contournements. Elle ajoute qu'imposer des objectifs de flotte sans résoudre les lacunes des infrastructures de recharge obligerait les opérateurs à acquérir des véhicules qu'ils pourraient ne pas pouvoir utiliser. Ces éléments conduisent le CLECAT à préconiser plutôt des incitations « financières, fiscales et opérationnelles » qui permettraient de lever les obstacles que représentent le manque d'infrastructures de charge et de ravitaillement, le prix élevé des véhicules, ou encore la fragmentation des subventions au niveau européen.

Dans le cadre de cette réflexion qu'elle lie au plan d'action européen pour l'industrie automobile la France se positionne nettement en faveur de mesures contraignantes sur les flottes professionnelles de véhicules légers (voitures et VUL), sans pour le moment trancher sur la nature des différentes mesures à privilégier (quotas d'achat, parts minimales ou réductions chiffrées des émissions de CO₂ des flottes) mais en insistant sur le fait que les véhicules concernés par ces mesures devraient par ailleurs satisfaire à des normes environnementales minimales pour la production, c'est-à-dire obéir à un score environnemental (cf V & A janvier 2025). Élément nouveau, la France pousse pour étendre les obligations de verdissement aux poids lourds par la fixation d'une trajectoire de recours obligatoire à des véhicules lourds électriques pour les donneurs d'ordre de transport. Dans une [communication](#) du 11 février relative aux mesures pour soutenir le verdissement des poids lourds dans les flottes d'entreprise l'association des constructeurs européens d'automobiles (ACEA) propose

également d'obliger les expéditeurs et les acheteurs de transport à augmenter progressivement la part de leurs envois par des véhicules à émissions nulles.-

Dans une [étude](#) publiée le 6 février l'ONG Transport & Environnement soutient quant à elle une obligation 100 % d'électrique pour les flottes de plus de 100 véhicules à horizon 2030 qui permettrait de générer deux millions de ventes, soit en moyenne la moitié de ce dont les constructeurs ont besoin pour remplir leurs objectifs d'émissions de CO₂ en 2030. Elle défend également d'inclure dans le scope de la directive européenne les poids lourds des entreprises de transport.

Proposition de loi française

Dans le prolongement de la mission flash de l'Assemblée nationale qu'ils ont pilotée les députés Leseul et Fiévet ont présenté une proposition de loi visant à encourager le verdissement des flottes automobiles des entreprises et des collectivités.

La proposition de loi, que publie Contexte, contient sept articles, tel que l'écrivait News Tank. En plus d'instaurer un score environnemental (article 1) afin d'être plus incitatif que la taxe adoptée en loi de finances, les députés prévoient aussi des sanctions (article 2) pour les entreprises, l'État et les collectivités locales s'ils ne respectent pas les orientations de verdissement définies par la loi d'orientation des mobilités (LOM). En sont exemptés les loueurs, les taxis et les voitures de transport avec chauffeur (VTC), qui resteront soumis aux obligations de reporting. Les députés proposent d'exclure de la commande publique une entreprise qui ne respecterait pas ses obligations de verdissement (article 3). Le texte abaisse également le seuil à partir duquel les obligations s'appliquent aux entreprises, de 100 à 50 véhicules, à partir de 2028. S'y ajoute une obligation de formation à la mobilité électrique pour les gestionnaires de parc et leur direction (article 1). Les auteurs visent un examen de leur texte en avril.

Selon Luca de Meo, directeur général de Renault Group, lors de son audition le 4 février par la commission des Affaires économiques de l'Assemblée nationale, cette volonté d'accélérer le verdissement des flottes professionnelles procède de la conviction que cela créera le marché de l'occasion et la démocratisation des véhicules électriques.

Il est permis de ne pas partager ce point de vue car intuitivement, compte tenu de l'évolution technologique permanente et rapide des véhicules électriques - dont il faut se réjouir - , on est en droit de se demander quel particulier s'engagera, même au rabais, dans l'achat d'un véhicule électrique d'occasion de 3 ou 4 ans sans être assuré de pouvoir pleinement l'utiliser au moins pour une durée équivalente et sans être assuré de sa valeur de revente en troisième main au regard du coût de remplacement de la batterie.

[Lien vers la PPL](#)

Taxe verdissement de la loi de finance 2025

En application de [l'article 28 de la loi de finance 2025](#) les entreprises exploitant plus de 100 véhicules légers (Voitures et VUL) qui ne respecteraient pas les obligations de verdissement de leur flotte seront assujetties à une taxe qui sera assise sur le nombre de véhicules à faibles émissions qu'elles n'auront pas intégrés dans leur parc par rapport aux quotas qui leur sont assignés aux échéances fixées, couplé au taux de renouvellement annuel des véhicules thermiques. Le tarif de la taxe par véhicule manquant passera de 2000€ en 2025, à 4000€ en 2026 puis à 5000€ à compter de 2027 et les objectifs de part annuelle de véhicules à faible émission évolueront progressivement de 15% en 2025 jusqu'à 48% en 2030. Pour tenir compte du moindre niveau de maturité de l'offre des voitures à faible empreinte carbone et des VUL à faible empreinte carbone et à faible émission, ceux-ci ne seront pas décomptés un pour un mais seront bonifiés entre 150% et 250%.

Sauf à ce que la proposition de loi évoquée ci-dessus soit entre temps adoptée les premières pénalités pourront s'appliquer dès 2026 sur les renouvellements effectués entre mars et décembre 2025.

III. Economie, énergie et fiscalité

Conjoncture économique du transport routier de marchandises

Au 4^{ème} trimestre 2024, les indicateurs de conjoncture sont à un niveau extrêmement bas, sans perspective d'amélioration à moyen terme. Près de la moitié des chefs d'entreprise de transport constate que l'activité au 4^{ème} trimestre 2024 est en baisse. Ils ne prévoient aucune amélioration au 1^{er} trimestre 2025. L'activité est globalement en baisse constante depuis mi-2022.

Lire la suite : [La note de conjoncture de la FNTR](#)

Voir aussi sur le même sujet la [note de conjoncture de TLF](#)

Marché du véhicule industriel en 2024

La CSIAM (Chambre Syndicale des Importateurs d'Automobiles et de Motorcycle) vient de publier les dernières données sur le comportement du marché du véhicule industriel.

Le marché des poids lourds continue d'être tiré par le dynamisme des porteurs, avec une domination des plus de 16 tonnes, tandis que celui du VUL continue de progresser et que le segment intermédiaire des 3,5t – 7,5t a connu sa deuxième meilleure année sur 10 ans.

Côté des énergies, le mix énergétique se manifeste dans les immatriculations des poids lourds dont 10,3% se font en énergies alternatives avec un engouement pour le B100. Sur tous les segments l'électrique a quant à lui marqué le pas par rapport à 2023, même si pour les petits porteurs (3,5t – 7,5 tonnes) l'électrique est la deuxième motorisation.

[En savoir plus](#)

CELO Connect Entrepôt et Logistique 2025

Les entreprises adhérentes de la CGF sont invitées VIP (transport restauration hôtel 4*) au **CELO Connect Entrepôt et Logistique 2025** qui se tiendra à l'Hôtel du Golf de Deauville du **26-mars dîner au 28 Mars 14h**.

Le CELO est un nouveau format de salon dédié à la supply chain, sans stand, où les entreprises peuvent rencontrer pendant - 48h, des prestataires de transport, logistique, emballage, livraison urbaine, sécurité entrepôt, technologies, emballage, I.A, Immobilier, Infrastructure, Systèmes d'information...

Des rencontres qualifiées, des ateliers experts pour échanger entre pairs et des repas placés pour prolonger les échanges.

Il est possible de venir seul ou accompagné de collaborateurs, soit un jour soit les deux.

Pour demander votre invitation VIP, le programme ou la liste des inscrits cliquez ici <https://optimsalon.com/acheteurs>

Plus d'information contactez France Burnand tel : +33(0)6 17 63 41 56 ou france.burnand@optimsalon.com

Le CNR publie les nouvelles structures de ses indices synthétiques, valables pour 2025.

Ces structures permettent d'identifier le poids de chaque composante de coût et constituent des outils à disposition des transporteurs et de leurs clients dans les négociations tarifaires.

Ainsi en est-il plus particulièrement pour la part du poste carburant dans les coûts de revient qui peut être utilisée pour l'application du dispositif légal de variation des prix de transport routier de marchandises en fonction des variations du coût de l'énergie de propulsion utilisée, usuellement appelé dispositif d'indexation carburant.

Les pondérations carburants 2025 :

Pondérations carburant TRM 2025	2025
Longue distance EA - Gazole professionnel	22,1%
Régional EA - Gazole professionnel	20,4%
Régional porteurs - Gazole professionnel	16,9%
Frigo Frais longue distance EA - Gazole professionnel	21,2%
Frigo Frais longue distance EA - Carburant groupe froid autonome	2,6%
Frigo Surgelé longue distance EA - Gazole professionnel	18,3%
Frigo Surgelé longue distance EA - Carburant groupe froid autonome	4,2%
Benne céréalière EA - Gazole professionnel	27,6%
Longue distance EA - GNL	25,0%
Régional EA - GNC	25,5%

[Voir les autres indices des postes de couts](#)

Actualisation de l'atlas des entrepôts logistiques

Au 31 décembre 2023, la France métropolitaine compte 3 700 entrepôts ou plateformes logistiques (EPL) de 10 000 m² ou plus, totalisant une superficie de 89 millions de m². La majorité de ces EPL fait moins de 20 000 m² (57 %), tandis que 31 % font entre 20 000 et 40 000 m². Les entrepôts au-delà de 40 000 m², souvent appelés entrepôts XXL, représentent 13 % de ces EPL et totalisent 32 % de la surface totale des EPL de 10 000 m² ou plus.

Telles sont à grosses mailles les données qui figurent dans [l'atlas des entrepôts logistiques](#) dont la mise à jour a été faite par Afilog et le SDES (service des statistiques attaché au Conseil Général du développement durable). Cette publication statistique s'est accompagnée de [données plus fines par zonages](#) et d'une [datavisualisation](#).

Nouveau service fluvial entre le Havre et la région parisienne

MEDLOG, filiale de MSC, a inauguré en fin d'année dernière sa nouvelle plateforme multimodale francilienne de Bruyères-sur-Oise, marquant le lancement de son service fluvial reliant Le Havre au bassin parisien. Le service effectue actuellement 2 rotations hebdomadaires de 96 conteneurs EVP (équivalent 20 pieds) avec un temps de transport théorique de 23 heures entre Le Havre (Port 2000) et Bruyères-sur-Oise. Les pré et post acheminements routiers jusqu'à ou depuis la plateforme de Bruyères-sur-Oise sont réalisés par la flotte MEDLOG fonctionnant au bio-carburant.

[Pour en savoir plus et contact](#)

Important - Risque de défaut d'assurance de plusieurs milliers de véhicules lourds

Depuis le 1er janvier, plusieurs milliers de véhicules - principalement des poids lourds - circulent sans assurance. Le courtier Pilliot Assurances a placé des contrats auprès de l'assureur américain Accelerant Insurance Europe, bien qu'il n'ait pas l'agrément pour assurer en France. Le tribunal de commerce de Boulogne-sur-Mer vient de condamner le courtier et l'Autorité de contrôle prudentiel et de résolution (ACPR), autorité compétente pour la supervision des assurances en France, a communiqué en fin de semaine dernière [l'information suivante](#)

La DG Trésor conseille que chaque assuré concerné établisse dès à présent ses propres statistiques/bases de données ainsi que les actions de prévention qu'il a mises en œuvre ou compte prendre pour limiter le risque, en vue de discussions avec des repreneurs des contrats.

Les entreprises du commerce gros qui ont assuré leurs véhicules par l'intermédiaire du cabinet Pilliot Assurances sont invitées à vérifier leur situation auprès de l'intéressé.

IV. Réglementation et Jurisprudence

Remboursement partiel d'accises sur le gazole – gazole professionnel

Le remboursement partiel d'accises sur le gazole prévu pour les véhicules affectés au transport de marchandises de 7,5 tonnes et plus a quitté le giron de la douane pour passer depuis le 1^{er} janvier 2025 sous celui des finances.

Les nouvelles modalités de remboursement assuré pour les consommations depuis le 1^{er} janvier 2025 sont désormais opérées par les services de la DGFIP. Les demandes de remboursement portant sur des consommations effectuées jusqu'au 31 décembre 2024 restent à déposer auprès de la DGDDI.

Ainsi, pour les sociétés françaises, les demandes seront portées sur la déclaration de TVA :

- le détail du montant à demander en remboursement sera à porter sur l'annexe n°3310-TIC à la déclaration de TVA (période, volume de carburant utilisé, nombre de véhicules, etc.) ;
- sur la déclaration de TVA, les sommes demandées en remboursement seront imputées sur le montant de la TVA due et le reliquat éventuel sera remboursé par le service compétent.

Des pages dédiées sont disponibles sur le site impots.gouv.fr et sont accessibles en suivant les liens ci-dessous, notamment le support de déclaration :

- une actualité synthétique : [Accise sur les produits énergétiques \(ex TICPE\) : nouvelles modalités de remboursement pour les taxis et transporteurs](#) ;
- une page plus détaillée : [Accise sur les produits pétroliers \(ex-TICPE\) : remboursements des taxis et transporteurs](#).