

Veille & Action n°15 – Août - Septembre 2024

Sommaire

TOP Transport Europe 16 et 17 octobre 2024

François Durovray, ministre en charge des transports

Save the date

- Journée de la filière logistique et transport de marchandises 21 novembre 2024
- Journée InTerLUD 05 décembre 2024
- Webinaire CGF sur la clause d'indexation Gazole 07 novembre de 9h à 10h00

I. Logistique urbaine.....2

MGP consultation publique sur le projet d'arrêt ZFE-m.....2

ZFE-m de l'Eurométropole de Strasbourg : report de l'interdiction des Crit'Air 3 à 2027.....2

Zone à trafic limité (ZTL) de Paris centre pour fin octobre 2024 ?.....3

Classement Crit'Air – alignement du biogaz et biocarburants sur l'électrique.....4

II. Transition écologique.....4

Électrification des véhicules lourds : clôture de l'appel à projets le 7 octobre 2024.....4

Transition énergétique des camions : une dynamique fragilisée par un soutien à l'électromobilité

Incertain.....4

Ecoconduite - Partenariat CGF- AFTRAL.....4

III. Economie, énergie et fiscalité.....5

Dispositif CEE passé à la loupe de la Cour des comptes5

Mise en œuvre des obligations du Décret Tertiaire.....5

Medef - Enquête FTI sur les prix de l'énergie et la décarbonation.....6

Conjoncture économique et coûts du transport routier - Septembre 2024.....6

Mission flash sur le verdissement des flottes de véhicules.....6

La cour des comptes appelle à des coups de rabot dans les aides énergétiques.....6

TOP Transport Europe

La CGF est pour la première fois partenaire de *Top Transport Europe*, le rendez-vous d'affaire des chargeurs européens qui se tiendra les 16 et 17 octobre 2024 au palais du Pharo à Marseille.

Les entreprises de commerce de gros qui sont à la recherche de nouveaux prestataires et/ou de nouvelles offres de services dans les domaines du transport et de la logistique sont invitées à s'inscrire à l'évènement.

Cette invitation leur donne droit aux prestations suivantes :

- L'accès complet à l'événement, ateliers, conférences, tables-rondes et rendez-vous One to One, avec un engagement d'effectuer un minimum de 10 rendez-vous durant les deux jours avec les partenaires inscrits à l'Evénement et les organiser à leur meilleure convenance via un agenda accessible sur leur espace personnel.
- L'hébergement en hôtel les 15 et/ou 16 octobre 2024,
- La prise en charge de votre transport aérien ou ferroviaire à hauteur de 235€ *
- L'ensemble des repas et déjeuners
- Cocktail dînatoire du 16 Octobre 2024.

*Aux conditions suivantes

[Pour vous inscrire](#)

François Durovray au ministère en charge des Transports

Président de la commission mobilité de l'Assemblée des départements de France, administrateur d'Île-de-France Mobilités, vice-président du Gart, membre du Conseil d'orientation des infrastructures, du conseil d'administration de l'Afit, du conseil de surveillance de la Société des Grands ProjetsC'est en bon connaisseur des transports publics que François Durovray (LR) a hérité du portefeuille des transports dans le gouvernement Barnier. Il lui faudra désormais s'acculturer aux enjeux du fret et de la logistique. Au-delà de l'homme – et de l'équipe dont il s'entourera - qu'on jugera sur pièces, c'est surtout son rattachement au ministère du partenariat avec les territoires et de la décentralisation confié à Catherine Vautrin qui constitue une vraie nouveauté quand on sait que les transports étaient depuis 2007 rattachés à l'écologie. Sous réserve des précisions qu'apporteront les décrets d'attribution des ministres, cette orientation est encourageante pour la défense des intérêts logistiques des entreprises du commerce de gros dont le rôle d'aménageur du territoire est essentiel.

I. Logistique urbaine

MGP - consultation publique sur le projet d'arrêt ZFE-m

Dans le prolongement des ateliers de concertation qu'elle a organisés en 2024 – dont le dernier consacré aux aides et aux mesures d'accompagnement se tiendra le 17 octobre, auxquels la CGF a été associée, la Métropole du Grand Paris a ouvert la consultation publique du 19 septembre au 14 octobre, sur le projet d'arrêté qui marquera la troisième étape de la ZFE-m consistant à interdire la circulation des véhicules classés Crit'Air 3 au 1^{er} janvier 2025 sur le territoire des 77 communes composant la MGP.

[Participer à la consultation](#)

ZFE-m de l'Eurométropole de Strasbourg : report de l'interdiction des Crit'Air 3 à 2027

Alors que la métropole prévoyait initialement d'exclure les Crit'Air 3 de la ZFE strasbourgeoise au 1^{er} janvier 2025 elle vient de décider de reporter cette échéance au 1^{er} janvier 2027. A l'appui de cette décision, la métropole invoque un principe de réalité en s'appuyant notamment sur une situation économique et sociale difficile pour de nombreux ménages et des véhicules Crit'Air 3 qui représentent 15 % du parc roulant de la métropole. Elle n'écarte pas non plus le scénario d'un report de l'interdiction des Crit'Air 2 au-delà de 2028. Cette situation qui n'est pas fondamentalement différente dans d'autres agglomérations ne peut que conforter la position adoptée en 2023 par le [Comité technique de la logistique urbaine des acteurs économiques \(CTLUD\)](#) qui appelait les collectivités à **autoriser la circulation des véhicules Crit'Air 2 avant 2030**.

A rebours de Strasbourg, Lyon et Grenoble semblent pour le moment persister dans leur volonté d'interdire au 1^{er} janvier 2025 les véhicules Crit'Air 3 qui représentent pourtant respectivement ¼ et 1/3 du parc roulant circulant sur les territoires considérés.

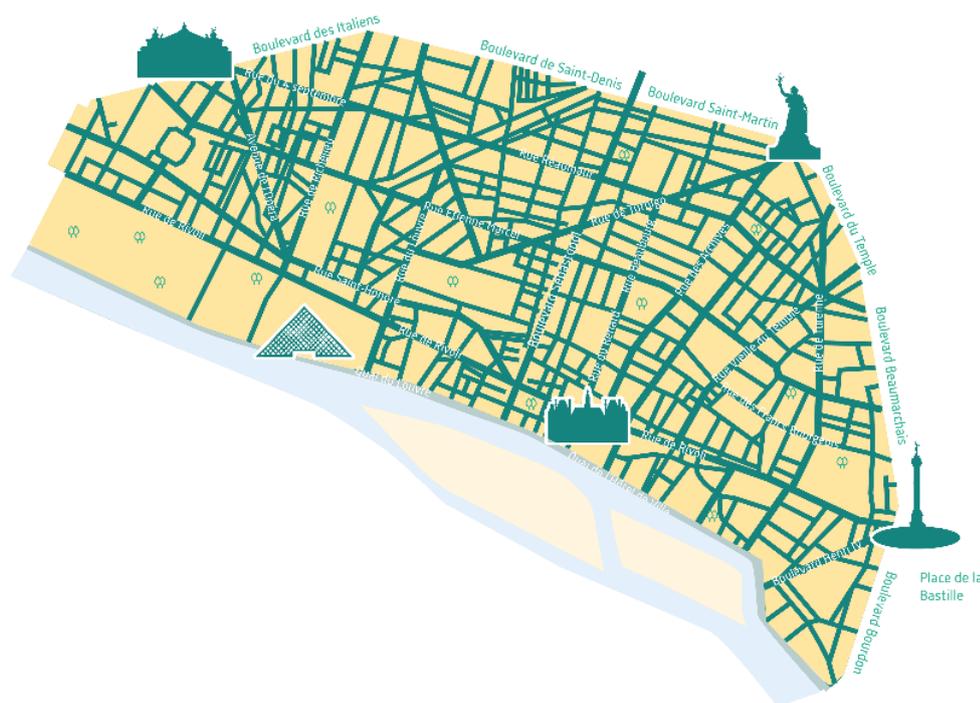
Zone à trafic limité (ZTL) de Paris centre pour fin octobre 2024 ?

La mairie de Paris a organisé le 20 septembre le 1^{er} comité de suivi de la zone à trafic limité (ZTL) qu'elle projette d'instituer d'ici à fin octobre 2024 sur les 4 premiers arrondissements. Cette réunion fait suite à la délibération du conseil de Paris du 22 juillet qui a reconnu l'intérêt général de la ZTL et contre laquelle le Gatmarif (Groupement des activités de transport et de manutention de l'Île de France), dont la CGF est membre, a exercé un recours gracieux.

Précisons que la création d'une ZTL sur Paris relève d'une compétence partagée entre la mairie et la préfecture de police. Dès 2020, la mairie de Paris avait présenté un premier projet de ZTL englobant tout Paris Centre, le boulevard Saint Germain et la Seine. Après désaccord de la préfecture de police de Paris et une phase de « dialogue préalable », le projet de ZTL a été recentré sur le centre de Paris.

Le projet actuel de ZTL envisagé par la mairie de Paris a pour objet de limiter le trafic de transit motorisé dans les 4 arrondissements du centre de Paris :

- Les trajets ayant pour point de départ et d'arrivée des adresses extérieures aux 4 arrondissements centraux seront réservés aux seuls véhicules motorisés autorisés par la ville : véhicules de service et de secours, bus, taxis, VTC, personnes à mobilité réduite, artisans etc...
- Le trafic de destination est entièrement autorisé : tous les véhicules ayant comme point de départ ou d'arrivée une adresse dans la zone circuleront librement
- le périmètre envisagé aujourd'hui est délimité par les voies ci-dessous, les voies n'étant pas incluses dans la ZTL.



Si la mairie de Paris a confirmé lors du comité de suivi son intention de créer cette ZTL d'ici à la mi-octobre 2024 -avec une phase pédagogique de 6 mois, elle est en revanche restée muette sur les modalités pratiques et opérationnelles de sa mise en œuvre et de son contrôle. Après avoir regretté une absence de concertation préalable qui n'a pas permis d'apprécier les impacts de cette ZTL sur les mouvements de marchandises, la CGF a pour sa part appelé la mairie à s'inspirer de la méthode retenue pour les JOP 2024 pour associer étroitement les professionnels pour coconstruire en détail et dans une optique opérationnelle les règles de fonctionnement de la ZTL. La mairie a fait droit à cette orientation et indiqué créer prochainement un groupe de travail consacré au transport de marchandises. A suivre

Classement Crit'Air – alignement du biogaz et biocarburants sur l'électrique

En parallèle du maintien de la vignette Crit'Air 1 pour les véhicules pouvant rouler exclusivement au B100, les filières biogaz et biocarburants réclament l'équivalent pour le gaz de la vignette Crit'Air des véhicules électriques.

Les véhicules lourds biodiesel et les tous les véhicules au gaz sont aujourd'hui classés Crit'Air 1. Si l'évolution proposée n'aura pas d'impact à court et moyen terme sur l'utilisation de ces véhicules dans les ZFE-m et ne concerne pas directement les utilisateurs, elle procède en revanche d'une volonté des filières concernées de mesurer l'empreinte environnementale du véhicule, non pas en sortie d'échappement mais en analyse du cycle de vie, seule approche permettant d'assurer l'égalité des conditions de concurrence entre les différentes énergies.

II. Transition écologique

Électrification des véhicules lourds : clôture de l'appel à projets le 7 octobre 2024

Doté de 110 millions d'euros, dont 95M€ pour les poids lourds dont le PTAC est supérieur ou égal à 7,5 tonnes, [cet appel à projets](#) destiné à l'acquisition, au rétrofit ou à la location de véhicules 100 % électriques a été ouvert le 26 août et se clôturera le 07 octobre.

A la différence des AAP antérieurs, celui-ci est intégralement financé par les certificats d'économie d'énergie dans le cadre du programme E-TRANS porté par l'ADEME, et non sur fonds publics. Une orientation portée et soutenue par la CGF.

Transition énergétique des camions : une dynamique fragilisée par un soutien à l'électromobilité incertain

Les derniers chiffres publiés en septembre par la Chambre syndicale internationale de l'automobile et du motorcycle (Csiam) qui représente les constructeurs internationaux présents en France font état entre janvier et août 2024 vs la même période de 2023, d'une progression des immatriculations des poids lourds à énergie alternative. La palme revient aux biocarburants qui absorbent 5,4 % de parts de marché sur le neuf, suivi d'encore loin par l'électrique avec un 0,9% de part de marché, contre 0,7% l'an dernier, que les résultats de l'appel à projet de l'ADEME devraient gonfler un peu.

Il y a loin de la coupe aux lèvres pour réduire de 45% les émissions de CO2 des poids lourds d'ici 2030 (- 65 % en 2035 et - 90 % en 2040). La Csiam appelle ainsi à la pérennisation d'un régime d'aides « au moins sur 2025, 2026 et 2027 », « le temps que les camions électriques atteignent un TCO [coût total de possession] compétitif par rapport au diesel » précise-t-elle.

Et c'est ici que peuvent entrer en scène les certificats d'économie d'énergie (CEE) comme outils de cofinancement direct des investissements des entreprises, soit sous forme de programmes dédiés tels E-TRANS, soit sous forme de fiches standardisées suffisamment bonifiées pour atteindre des montants d'aides similaires à ceux de l'appel à projets 2024.

Ecoconduite - Partenariat CGF- AFTRAL

Le partenariat entre la CGF et l'AFTRAL sur les formations à l'écoconduite, orienté plus particulièrement vers les collaborateurs commerciaux au volant de véhicules légers, propose aux entreprises du commerce de gros un accompagnement personnalisé, des conditions préférentielles et un point de contact dédié. Pour tous renseignements : Christian Rose c.rose@cgf-grossistes.fr

III. Economie, énergie et fiscalité

Dispositif CEE passé à la loupe de la Cour des comptes

Dans un [rapport](#), la Cour des comptes appelle à une réforme en profondeur du dispositif des certificats d'économies d'énergie (CEE) dont elle dénonce sa contribution à l'augmentation des prix de l'énergie pour le consommateur final, sa complexité, ses résultats très incertains et très inférieurs aux attentes, tout autant que les fraudes dans sa mise en œuvre. Tout n'est pas à mettre dans le même panier et c'est principalement la profusion de programmes dans le secteur du bâtiment qui cristallise la vigilance de la cour des comptes qui reconnaît que le transport gagnerait à y avoir une plus grande place compte tenu de son poids dans la consommation énergétique.

Rappelons que la CGF est pleinement investie dans le programme CEE Objectif CO2 ouvert aux entreprises de commerce de gros exploitant des véhicules de transport de marchandises et le programme InTerLUD mobilisé sur les sujets de logistique urbaine qui a tout récemment permis le déploiement des outils numériques pour les entreprises dans le cadre des JOP 2024.

Mise en œuvre des obligations du Décret Tertiaire

Le 10 septembre dernier, la Direction générale des Entreprises (DGE – Ministère de l'Economie, des Finances et de la Souveraineté Industrielle et Numérique) et la Direction de l'Habitat, de l'Urbanisme et des Paysages (DHUP – Ministère de la Transition Ecologique et de la Cohésion des Territoires) organisaient un webinaire sur le décret tertiaire qui impose aux exploitants de bâtiments à usage tertiaire de plus de 1000 m2 (bureaux, surfaces commerciales, entrepôts) de réduire la consommation d'énergie de ces bâtiments respectivement de 40%, 50% et 60% pour 2030, 2040 et 2050 sur la base d'une année de référence ne pouvant être antérieure à 2010.

Ce webinaire avait pour objet de permettre aux entreprises de mieux comprendre les modalités et les conditions de leur assujettissement à la réglementation ainsi que les étapes qui jalonnent le processus de leur déclaration annuelle de la consommation des bâtiments sur la plateforme OPERAT gérée par l'ADEME. La DGE avait préalablement rappelé que la plateforme OPERAT devait être utilisée par les entreprises comme un outil de pilotage de leurs consommations et que les 3 principaux leviers de leur réduction étaient la sobriété dans les usages de l'énergie, le remplacement d'équipements et la rénovation énergétique des bâtiments.

Voir le replay du webinaire ici : [Replay webinaire - Décret Tertiaire et OPERAT - 10-09-24 \(youtube.com\)](#)

Pour rappel, la prochaine échéance de déclaration sur la plateforme OPERAT est le 30 septembre 2024.

Pour continuer à accompagner les entreprises, des modules de décryptage de la réglementation sur le décret tertiaire ont été publiés. Ils sont accessibles via l'onglet « Ressources » de la plateforme OPERAT ou bien directement à [ce lien](#). Cette série de 8 modules de décryptage vise à apporter de l'information et des précisions sur la réglementation. Les modules se destinent aux assujettis au dispositif ainsi qu'aux bureaux d'études ou de conseil les accompagnant. Chaque module d'une durée de 30 à 45 minutes traite d'une thématique :

- Module 1 : L'assujettissement
- Module 2 : Les objectifs
- Module 3 : Données de consommations énergétiques
- Module 4 : Modulations des objectifs
- Module 5 : Leviers d'actions et cadre de répartition des actions
- Module 6 : Évaluation et constat du respect des obligations et notation Éco Énergie Tertiaire
- Module 7 : Le dossier technique de modulation des objectifs
- Module 8 : Publication et affichage, contrôles et sanctions

Contacts :

Questions techniques sur le Décret Tertiaire (uniquement) : eco-energie-tertiaire@developpement-durable.gouv.fr - voir également la [FAQ OPERAT](#)

Questions relatives au webinaire : decret-tertiaire.dge@finances.gouv.fr

Medef - Enquête FTI sur les prix de l'énergie et la décarbonation

Le cabinet FTI organise la deuxième édition de son baromètre Energie sur les enjeux de prix de l'énergie et de décarbonation pour les ménages et les entreprises. Cette enquête se base sur un sondage mené par l'institut Oxora auprès de 300 chefs d'entreprises et d'un millier de répondants individuels.

Le MEDEF a l'opportunité d'apporter une contribution consolidée et commentée à cette enquête. Ces éléments de réponse pourront être utilisés par le cabinet FTI pour mieux décrypter les résultats quantitatifs du sondage et apporter des éléments d'analyse et de nuance quant à la situation des entreprises.

A cette fin, nous vous relayons une version dédiée et interne au MEDEF du questionnaire préparé par FTI pour son sondage. Au fil des questions existantes conçues par FTI, nous avons inséré des zones de commentaires vous permettant de nous faire remonter vos spécificités et les nuances derrière vos réponses.

[Accéder à l'enquête interne du MEDEF](#)

L'enquête est ouverte jusqu'au lundi 7 octobre. Votre contribution ne devrait vous prendre qu'une dizaine de minutes. Les retours seront traités de manière confidentielle et communiqués en manière agrégée

Conjoncture économique et coûts du transport routier - Septembre 2024

L'inflation des coûts du transport routier ralentit peu, certains postes subissent toujours de fortes hausses :

- Le gazole professionnel est en baisse de – 12,4 % pour le TRM et de – 13,8 % pour le TRV,
- mais l'ensemble des coûts hors gazole connaissent une inflation qui se maintient, entre + 5 % et + 6 % pour le TRM et à + 4,4 % pour le TRV, soit le double de l'inflation générale qui était de + 1,9 % en août.

Avec + 1 % de croissance du PIB attendue pour l'année 2024, l'économie française stagne et l'inflation générale était encore importante en début d'année. Après un palier, elle devrait baisser pour atteindre + 2,1 % en moyenne sur l'année.

Au niveau mondial, la fin du cycle inflationniste est enclenchée et les risques de récession se sont neutralisés. A + 3 % de croissance anticipée pour l'année, le redressement est toutefois lent et fragile.

Le document ci-joint est publié aujourd'hui sur le site web du CNR : [Conjoncture économique et coûts du transport routier - Septembre 2024](#)

Mission flash sur le verdissement des flottes de véhicules

La dissolution de l'Assemblée nationale a laissé en rase campagne un certain nombre de sujets qui étaient ouverts parmi lesquels la proposition de loi du député Damien Adam (non réélu) sur l'accélération du verdissement des flottes de plus de 100 véhicules (VL et VUL) qui était parvenue à recueillir l'unanimité contre elle, faute de réelle objectivation de sa justification. Pour éclairer le sujet et apprécier l'opportunité ou non de faire évoluer la loi la commission du Développement durable de l'Assemblée nationale a désigné les députés Gérard Leseul (PS) et Jean-Marie Fiévet (EPR) corapporteurs de la mission flash sur le verdissement des flottes. La CGF fera valoir dans ce cadre la position des entreprises de commerce de gros.

La cour des comptes appelle à des coups de rabot dans les aides énergétiques

Dans un [rapport](#) de mars 2024 rendu public après la nomination du nouveau premier ministre Michel Barnier, la Cour des comptes appelle à une refonte d'envergure et à un nouveau pilotage de la fiscalité de l'énergie afin de la mettre en cohérence avec les objectifs environnementaux de la France et de lui assigner la finalité comportementale qu'elle n'a pas. C'est ainsi qu'elle propose de supprimer dans le budget 2025 la fiscalité

réduite pour les biocarburants de première génération dont le B100 fait partie, instituée au départ pour encourager le développement de la filière, mais qui pourrait être remplacée par la TIRUERT (taxe incitative relative à l'utilisation d'énergies renouvelables dans les transports) qui présente l'avantage de ne pas être une dépense publique et de tenir compte du contenu réel des carburants en énergie renouvelable.

La cour des comptes considère également qu'un renforcement éventuel de la fiscalité de l'énergie ne pourra être envisagé que sous réserve de « l'existence d'alternatives décarbonées » et de « la perception d'une répartition juste des efforts ». Appliquant cette précaution à la disparition des tarifs réduits de TICPE pour le gazole routier à horizon 2030 prévue par la loi climat et résilience sous réserve de la disponibilité de solutions technologiques alternatives, la cour des comptes estime qu'en misant sur l'électricité la France ne s'est pas mis en capacité de pouvoir procéder à ce rattrapage fiscal

Confédération des Grossistes de France