

Veille & Action n°16 – Octobre 2024

Sommaire

Save the date.....	1
Projet de loi de finance 2025.....	2
I. Logistique urbaine.....	2
Abaissement de la vitesse et voie réservée sur le périphérique parisien.....	2
Zone à trafic limité (ZTL) de Paris centre	2
Futures normes européennes de qualité de l'air pas favorables à la France.....	3
II. Transition écologique.....	3
Accélération du verdissement des flottes privées.....	3
Coûts de la décarbonation des transports routiers revus à la hausse.....	3
Envolée des recettes du malus écologique.....	4
Ecoconduite - Partenariat CGF- AFTRAL	4
III. Economie, énergie et fiscalité.....	4
Coup d'envoi de l'écotaxe alsacienne.....	4
Indices VUL du 3ème trimestre 2024	4
Conjoncture économique et coûts du transport routier – octobre 2024.....	5
Prochaine conférence nationale sur le financement des infrastructures.....	5
Evaluation du dispositif des CEE	5
Mobilisation de SNCF Réseau pour le passage au fret ferroviaire	5
IV. Réglementation et jurisprudence nationales et européennes.....	6
Annulation par la CJUE de l'obligation de retour du véhicule toutes les huit semaines.....	6
Procédure de remboursement d'accises sur le gazole – sous compétence DGFIP au 1er janvier 2025.....	6
Taux moyen de remboursement d'accises sur le gazole pour le second semestre 2024	6
Compensation de créances.....	7
Domage au véhicule du transporteur à l'occasion d'un transport.....	7

Save the date

- Journée de la filière logistique et transport de marchandises 21 novembre 2024 [vous inscrire](#)
- Journée InTerLUD 05 décembre 2024 [vous inscrire](#)
- Webinaire CGF sur la clause d'indexation Gazole 07 novembre de 9h à 10h00. Pour vous inscrire [cliquer ici](#)

PLF 2025 : Un risque pour la compétitivité du commerce de gros

Alors que le projet de loi de finances 2025 est en cours d'examen à l'Assemblée nationale, le secteur du commerce de gros, déjà fragilisé par une baisse de 1,5 % de son activité au deuxième trimestre 2024, se trouve face à des mesures fiscales alarmantes. La CGF alerte donc les pouvoirs publics contre l'accumulation de hausses de la fiscalité et des taxes ainsi que la réduction des exonérations et des aides, qui pourraient lourdement affecter la compétitivité des entreprises et l'emploi, et ruiner ainsi la politique de l'offre engagée depuis 2027 et qui commençaient à produire ses effets.

Parmi les mesures les plus préoccupantes, la coupe d'1,2 milliard d'euros dans les aides à l'apprentissage représenterait une rétrogradation pour les entreprises en manque de main-d'œuvre qualifiée et enverrait un mauvais signal en matière d'insertion professionnelle des jeunes peu ou pas qualifiés. En parallèle, la réduction des exonérations de cotisations patronales alourdirait le coût du travail, risquant de freiner les embauches et le pouvoir d'achat dans un contexte déjà tendu.

Dans le cadre de l'examen du volet « recettes » de ce PLF, la CGF s'est particulièrement mobilisée contre deux amendements visant la logistique et la mobilité.

1) L'extension de la TASCOM aux entrepôts de plus de 10 000 m² à propos de laquelle la CGF a plaidé que les entreprises du commerce de gros ne devaient pas être les victimes collatérales d'un sujet qui concerne le commerce B to C et défendu ainsi la nécessité de les en exclure.

2) La création d'une « taxe – sanction » pour les entreprises privées disposant d'un parc automobile de plus de 100 véhicules qui ne se conforment pas à la trajectoire légale de verdissement de leur flotte. La CGF a, sur la forme, considéré que cet amendement se télescopait avec la mission flash confiée à Gérard Leseul et Jean-Marie Fiévet sur l'accélération du verdissement des flottes des entreprises et, sur le fond, a réaffirmé que les freins qu'elles rencontraient pour s'inscrire dans cette trajectoire de verdissement rendaient prématurée toute perspective de sanction.

La CGF a parallèlement poussé plusieurs amendements visant à consolider et à améliorer le dispositif de suramortissement fiscal pour les acquisitions de véhicules de transport à émissions de CO₂ réduites ou nulles.

I. Logistique urbaine

Abaissment de la vitesse et voie réservée sur le périphérique parisien

Si le nouveau ministre des Transports et la maire de Paris ont acté leur désaccord sur l'abaissement de la vitesse de 70 à 50 km/h sur le boulevard périphérique de la capitale, ils sont toutefois convenus de mettre en place un suivi de la mesure et d'en faire le bilan au terme d'une année d'application. Le cabinet du ministre a toutefois prévenu ne pas exclure une évolution de la législation pour sortir le périphérique de la compétence de la ville de Paris si cette évaluation se révélait négative et que la mairie n'en tirait pas les conséquences. Les voies réservées au covoiturage et aux transports en commun feront l'objet d'un travail avec le ministère afin de coordonner « les modalités de réglementation » et le calendrier pour une mise en place début 2025.

Zone à trafic limité (ZTL) de Paris centre

En exerçant son recours gracieux contre la délibération du conseil de Paris du 22 juillet qui avait déclaré d'intérêt général la ZTL sur les 4 premiers arrondissement de la capitale, le Gatmarif (groupement des activités de transport et manutention de la région Ile de France), dont la CGF est membre, lançait aussi un appel au dialogue jusqu'à présent défailant avec la Mairie de Paris et la Préfecture de police de Paris, en vue de définir plus particulièrement les modalités pratiques d'accès et de contrôle des logisticiens dans la ZTL qui doivent à la fois être sécurisées juridiquement et être les moins contraignantes sur le plan opérationnel et administratif. Cette démarche a porté ses fruits puisque moins de 3 semaines après son recours, le Gatmarif était reçu le 4 octobre par la Préfecture de police de Paris. Au terme de l'entretien, le Gatmarif proposait à la Préfecture de lancer avec la Mairie de Paris un process de concertation inspiré de la démarche LUJOP, associant les professionnels, en vue de définir avec eux avant la fin décembre ces modalités pratiques d'accès et de contrôle dans la ZTL.

Dans un courrier du 9 octobre, la Préfecture de police de Paris a précisé avoir eu le feu vert de la Mairie de Paris pour que l'arrêté de création de la ZTL renvoie à un autre arrêté également co-signé par les deux autorités le soin de définir, en étroite concertation avec les professionnels, les modalités de contrôle et la liste des justificatifs reconnaissant le droit à circuler dans la ZTL. Nous sommes aujourd'hui en attente du lancement de cette concertation.

Futures normes européennes de qualité de l'air pas favorables à la France

Dans un [rapport](#) établi par du service statistique du ministère en charge des transports la France est mal placée pour respecter les futures normes européennes sur la qualité de l'air envisagées d'ici à 2030 et a fortiori en plus mauvaise position pour se conformer aux valeurs guides de l'OMS, plus restrictives. Pour les particules fines inférieures à 2,5 microns (PM_{2,5}), « entre un quart et la moitié des agglomérations étudiées auraient présenté [de 2017 à 2022] des dépassements de la norme annuelle envisagée pour 2030 », et « plus de 95 % » en appliquant la valeur guide de l'OMS. Pour le dioxyde d'azote (NO₂), 25 % à 36 % des agglomérations n'auraient pas respecté la norme de 2030. Le taux grimpe de 66 % à 85 % avec la valeur guide de l'OMS. Concernant les particules fines inférieures à 10 microns (PM₁₀), 17 % à 26 % des agglomérations excéderaient la norme de 2030, et 52 % à 79 % avec la valeur guide de l'OMS. Cette valeur est dépassée « ponctuellement » « dans quelques zones » pour le dioxyde de soufre. Le service statistique note également que « les valeurs guides de l'OMS pour le NO₂, l'ozone (O₃), les PM₁₀ et les PM_{2,5} sont atteintes pour 3 % à 44 % des agglomérations.

II. Transition écologique

Accélération du verdissement des flottes privées

Pendant qu'en France les esprits s'échauffent autour de l'accélération du verdissement des flottes privées avec l'amendement parlementaire visant à sanctionner les entreprises en retard sur la trajectoire législative (cf supra), c'est à l'échelon européen que le dossier est en train de monter. Après que la commission européenne eut lancé sa consultation en février 2024, c'est au tour de quatre États membres (Irlande, Autriche, Belgique et Pays-Bas) de lui demander de présenter un texte sur le verdissement des flottes privées (VL, VUL et PL) en 2025. Les arguments mis en avant à l'appui de cette orientation sont connus. Les flottes d'entreprises se caractérisent par un kilométrage annuel élevé et une rotation rapide des véhicules, et une obligation pesant sur les entreprises dans un contexte de tassement des ventes de véhicules électriques pourrait assurer la demande dont les constructeurs automobiles ont besoin pour atteindre leurs objectifs en matière d'émissions de CO₂.

En revanche le silence est de rigueur sur les freins économiques et opérationnels qui expliquent le moins bon engouement des entreprises pour l'électrique dont le rôle n'est pas de permettre aux constructeurs d'écouler leurs véhicules qu'ils ne parviennent pas à vendre parce que trop chers ou aux performances insuffisantes ou ne correspondant pas aux usages, et ce parce que les objectifs qui leur ont été assignés en matière de baisse des émissions de CO₂ de leurs véhicules neufs ont peut-être été trop ambitieux. Ce n'est pas pour rien que certains constructeurs, dont Renault, souhaitent avancer à 2025 la révision du règlement sur les émissions de CO₂ initialement prévue en 2026 pour évaluer l'opportunité de reporter à 2027 l'objectif de réduction d'émission des flottes de véhicules légers neufs des constructeurs de 15 %, actuellement prévu pour 2025.

Coûts de la décarbonation des transports routiers revus à la hausse

Dans une [note](#) publiée le 7 octobre, France Stratégie, après avoir affiné les prévisions du rapport Mahfouz/Pisani-Ferry de 2023 sur le financement de l'action climatique, prévoit qu'il faudra finalement 35,7 milliards d'euros par an pour décarboner les transports routiers entre 2024 et 2030, versus 27 milliards dans le rapport de 2023. Cette enveloppe se répartit à hauteur de 27,5 Mds pour les véhicules électriques et hydrogène, 3,2 Mds pour décarboner les poids lourds et 5 Mds pour les véhicules utilitaires légers. Ces hausses s'expliquent par le fait que le passage à la voiture électrique et au poids lourd électrique n'a pas été

« aussi dynamique » qu'envisagé par le rapport de 2023. Si la note évoque plusieurs scénarios de soutien en direction des ménages elles n'aborde pas ceux qui pourraient concerner les entreprises.

Envolée des recettes du malus écologique

Selon les [calculs réalisés pour Mobilians](#) par la société Dataneo les recettes provenant du renforcement du malus automobile inscrit dans le PLF 2025 pourraient être multipliées par sept d'ici à 2027

Par rapport au volume de véhicules immatriculés en 2023, le renforcement du malus CO₂ et de la taxe maximale, le durcissement du malus poids ainsi que la fin de certains abattements pour les hybrides non rechargeables feraient grimper au total les recettes fiscales pour l'État à 2,21 milliards d'euros en 2025. Elles rapporteraient jusqu'à 3,27 milliards d'euros en 2026 et 4,44 milliards d'euros en 2027. De tels montants seraient bien supérieurs à l'enveloppe revus à la baisse pour aider les ménages à passer à l'électrique. Une situation qui a conduit le président de la plateforme automobile, Luc Chatel, de dénoncer devant le Sénat un malus écologique aux airs d'« impôt déguisé ».

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

Coup d'envoi de l'écotaxe alsacienne

La Collectivité européenne d'Alsace a voté le 21 octobre la création d'une écotaxe dont les modalités précises sont connues à l'automne 2025. Cette mesure concernera 200 kilomètres de voirie du territoire et entrera en vigueur fin 2026 ou début 2027, sur la base d'un montant aujourd'hui fixé à 0,15 euro/kilomètre. Ce montant ainsi que la liste des exonérations et des investissements résultant du produit de cette taxe doivent faire l'objet d'une délibération en octobre 2025. La collectivité en attend 64 millions d'euros de recettes annuelles qu'elle affectera au financement des infrastructures de transport. Alors que la CEA estime que les modalités de la taxe permettront de faire peser la contribution à 60 % sur les poids lourds étrangers qui circulent en Alsace, le collectif économique opposé au projet estime que cette taxe touchera 85 % des entreprises alsaciennes.

Indices VUL du 3^{ème} trimestre 2024

Le SNTL et l'OTRE viennent de publier les « Indices VUL » (Indice livraison urbaine; Indice régional; Indice longue distance), **correspondant au 3^{ème} Trimestre 2024**, calculés en partenariat avec le CNR (le Comité national routier).

Les évolutions des différents postes de coûts pour le T3 2024 par rapport au T2 2024 sont les suivantes :

- Gazole : -4,5% / T2 2024.
- Conducteur : +0,0% / T2 2024.
- Matériel : -0,5% / T2 2024, imputable aux variations des taux d'intérêt intervenant dans les calculs. Les autres composantes de calcul du poste sont recalées tous les ans en janvier.
- Péages : +0,0% / T2 2024.
- Pneumatiques : -1,3% / T2 2024.
- Entretien-réparations : +1,1% / T2 2024.
- Structure : +1,0% / T2 2024.

Ces indices ont pour objectif d'aider les professionnels des transports légers, transporteurs et utilisateurs, à objectiver leurs prix

[Voir les indices](#)

Conjoncture économique et coûts du transport routier - Octobre 2024

Le Comité national routier vient de publier la dernière des coûts du transport routier :

- Ces 12 derniers mois, le coût du gazole s'est résorbé, mais il reste supérieur au niveau connu avant la crise de 2022.
- L'inflation des autres postes de coûts persiste et, en septembre, l'inflation en moyenne annuelle du coût d'exploitation des véhicules industriels hors carburant est toujours supérieure à l'inflation générale, autour de + 5,5 % en TRM et à + 5,8 % en TRV scolaire.

La morosité du contexte économique se prolonge malgré des avancées notables :

- La croissance du PIB mondial se maintient et devrait stagner à + 3,2 % en rythme annuel. Pour l'instant, le ralentissement marqué de l'inflation ne provoque pas d'accélération de la demande.
- Pour la France, la chute de l'inflation revenue à + 1,2 % à la fin du 3ème trimestre 2024 est même spectaculaire, mais l'attentisme prévaut chez tous acteurs économiques. Pour l'instant, les ménages continuent d'arbitrer en faveur de l'épargne et le déclin des investissements par les entreprises se confirme.

Le document est publié sur le site web du CNR : [Conjoncture économique et coûts du transport routier - Octobre 2024](#)

Prochaine conférence nationale sur le financement des infrastructures

C'est notamment dans la perspective de la baisse des recettes d'accises sur les carburants estimée à 13 Mds€ en 2030, qui servent notamment aux investissements dans les infrastructures, que le ministre en charge des transports a annoncé l'organisation prochaine d'une conférence nationale sur le financement des infrastructures dont le défi majeur est de pouvoir être consolidé sur la durée. Il s'agira de trouver des financements sans mobiliser le budget de l'Etat, ce qui passe soit par des recettes prélevées sur les utilisateurs, soit par de nouvelles gouvernances à imaginer, en lien avec l'avenir des concessions autoroutières, soit par une augmentation des prélèvements sur les entreprises.

Evaluation du dispositif des CEE

Après l'audit de la Cour des comptes ainsi que celui de l'Inspection générale des finances c'est au tour de l'Ademe de procéder à une évaluation du dispositif des CEE. Columbus Consulting devra conduire une revue des études, des données existantes et du contexte réglementaire, mener des enquêtes auprès des acteurs et des bénéficiaires de CEE et élaborer des recommandations d'amélioration du dispositif.

Rappelons ici que la CGF défend la nécessité de mobiliser les CEE pour financer les investissements directs des entreprises en matière de verdissement de leurs véhicules de transport.

Mobilisation de SNCF Réseau pour le passage au fret ferroviaire

SNCF Réseau organise des événements intitulés "RégioFret" à destination des chargeurs (les industriels, les producteurs, les distributeurs) **qui sont donneurs d'ordre sur la chaîne logistique.** En présence des entreprises de la filière ferroviaire, ces événements visent à :

- Présenter l'intérêt d'utiliser le fret ferroviaire dans sa chaîne logistique
- Clarifier le fonctionnement du ferroviaire et dépasser les idées reçues pour comprendre comment y recourir
- Proposer d'accompagner les projets des chargeurs, par SNCF Réseau ou bien par les entreprises ferroviaires qui sont présentes, comme DB Cargo, RLE etc.

Ces évènements RégioFret sont organisés en région pour répondre aux besoins des chargeurs en tenant compte des réalités locales. 6 évènements RégioFret ont ainsi déjà eu lieu, à Lille, Metz, Bordeaux, Marseille, Lyon et Montpellier. **Le prochain évènement RégioFret aura lieu en Bourgogne-Franche-Comté le 21 novembre prochain à Dijon à partir de 14h.**

[Pour vous inscrire](#)

IV. Réglementation et jurisprudence nationales et européennes

Annulation par la CJUE de l'obligation de retour du véhicule toutes les huit semaines

La Cour de justice de l'UE annule l'obligation de retour toutes les huit semaines du véhicule de transport routier de marchandises au centre opérationnel de l'entreprise de transport, mesure phare de la réforme européenne du transport routier adoptée en 2020 contestée par 7 états membres de l'UE (Bulgarie, Chypre, Hongrie, Lituanie, Malte, Pologne, Roumanie).

Cette décision rendue le 4 octobre suit les conclusions de l'avocat général de novembre 2023 qui considérait que le législateur européen n'avait pas établi qu'il disposait de suffisamment d'éléments lui permettant d'apprécier la proportionnalité de cette mesure. C'est donc davantage pour des raisons de forme (insuffisante mesure des impacts) que de fond que cette mesure tombe automatiquement. En revanche, la Cour a rejeté le recours qui portait sur cinq autres grandes mesures : l'interdiction du repos hebdomadaire à bord du véhicule, l'obligation pour les entreprises d'organiser le travail pour que le conducteur puisse passer son repos hebdomadaire « au centre opérationnel de l'entreprise » ou sur son lieu de résidence, toutes les trois ou quatre semaines, l'application du statut de travailleur détaché au conducteur effectuant certaines opérations de transport (dont le cabotage) dans un autre État membre que le sien, la période de carence entre deux périodes de cabotage et la mise en œuvre du tachygraphe intelligent.

Procédure de remboursement d'accises sur le gazole – sous compétence DGFIP au 1^{er} janvier 2025

Le remboursement partiel d'accises sur le gazole auquel sont éligibles les entreprises du commerce de gros pour l'exploitation des véhicules dont le PTAC est d'au moins 7,5 tonnes passera à compter du 1^{er} janvier prochain de la compétence de la DGDDI (douanes) sous celle de la DGFIP (Impôts). La DGFIP avait convié le 24 octobre les fédérations professionnelles pour leur présenter les grandes lignes de procédure de remboursement qui sera applicable pour les consommations de gazole réalisées à compter du 1^{er} janvier prochain. La demande de remboursement se fera par le canal des déclarations de TVA par le biais d'une annexe et le remboursement se fera sur imputation directe sur le montant de TVA dû, ou avec le cas échéant par le versement du reliquat. Les informations à fournir à l'appui de la demande seront allégées mais les entreprises devront tenir à la disposition des services fiscaux un état récapitulatif détaillé par véhicule (kilométrage, volume de carburant, lieu d'achat du carburant) justifiant les demandes de remboursement qu'elles auront faites. Des informations plus précises seront diffusées ultérieurement.

Taux moyen de remboursement d'accises sur le gazole pour le second semestre 2024

Un arrêté du 24 juillet 2024 a fixé à 15,71€ par hectolitre le taux forfaitaire pondéré de remboursement de l'accise sur le gazole dont peuvent bénéficier les entreprises pour les véhicules de transport de marchandises d'au moins 7,5 tonnes qu'elle exploitent. Ce taux ne peut être retenu que par les entreprises qui achètent du gazole dans au moins trois régions différentes. Si ce n'est pas le cas les entreprises ne peuvent qu'appliquer les taux régionaux repris dans le tableau ci-dessous.

Corse	14,21 €/ hectolitre
AURA	15,29 €/ hectolitre
Ile de France	17,45 €/ hectolitre
Autres régions	15,56 €/ hectolitre

Compensation de créances

Il est fréquent que le donneur d'ordre d'un transport au cours duquel la marchandise a subi un dommage procède unilatéralement à une compensation en imputant unilatéralement le montant des dommages sur sa créance de transport. Dans un arrêt du 13 août 2024 la cour d'appel de Besançon a rappelé qu'une compensation n'était possible qu'en présence de deux créances certaines, liquides et exigibles. C'est au nom de cette règle qu'après avoir établi, entre autres éléments, une absence de réserve à la livraison des marchandises formulée conformément à la réglementation que la cour a déclaré infondée la compensation dont se prévalait le donneur d'ordre.

Domage au véhicule à l'occasion d'un transport intérieur

Dans un arrêt du 12 septembre 2024 la cour d'appel de Paris est allée chercher dans le contrat type de transport routier de marchandises les éléments pour trancher un litige qui opposait un transporteur dont le véhicule s'était renversé lors de son déchargement au destinataire auquel il entendait imputer la responsabilité du dommage. Après avoir établi que l'action en garantie avait été intentée, en application du contrat type, dans le délai de la prescription annale applicable aux contrats de transport national la cour a établi l'absence de responsabilité du destinataire et débouté le transporteur de sa demande.

Notons que cette décision peut trouver à s'appliquer à tous les dommages dont le véhicule peut être l'objet et pour lesquels la responsabilité de l'expéditeur ou du destinataire peut être établie en cas de faute prouvée de leur part. Le contrat type évoque en effet les dommages causés par la marchandise, son emballage ou son chargement. Contrairement aux dommages apportés à la marchandise qui font l'objet de limites d'indemnisation, la réparation des dommages causés au véhicules est totale. Les mêmes règles s'appliquent par réciprocité aux dommages que le transporteur pourrait provoquer aux biens de l'expéditeur ou du destinataire dans le cadre de l'exécution du contrat de transport.

Confédération des Grossistes de France