

Veille & Action n°18 – Décembre 2024

Sommaire

I. Logistique urbaine.....	2
ZFE-m du Grand Paris- échéance du 1er janvier 2025.....	2
ZFE-m de la métropole de Saint Etienne.....	2
Création de la ZFE d'Annecy au 1 ^{er} janvier 2025.....	2
La pollution de l'air, premier risque environnemental pour la santé des Européens.....	2
Enquête CGF sur le projet de voie réservée sur le boulevard périphérique parisien.....	3
ZTL de Paris centre – les attentes et propositions de la CGF.....	3
II. Transition écologique.....	3
Planification écologique : Contribution de France logistique.....	3
Rapport de la mission flash sur le verdissement des flottes de véhicules.....	3
Verdissement des véhicules : projet de fiches standardisées mobilisant les certificats d'économies d'énergie.....	4
Verdissement des flottes – un projet de législation européenne chaotique.....	5
Aides financières au verdissement - site Rouler-o-vert.green.....	5
Enquête du programme EVE sur les besoins et enjeux pour accélérer la transition écologique.....	5
Bonus écologique : une fuite en avant pour faire barrage aux voitures chinoises.....	5
III. Economie, énergie et fiscalité.....	5
Ombrières sur parking de plus de 10 000 m ² : conditions d'obtention d'un délai de 18 mois.....	5
Ombrières sur parking – précisions sur la notion de conditions économiquement acceptables.....	6
Ombrières sur parking – conditions d'exemptions des ICPE et des infrastructures où stationnent des véhicules de transports de marchandises dangereuses.....	6
Publication du rapport OPTL 2024.....	7
Journées d'initiation au fret fluvial.....	7
Etude du CNR sur les tracteurs B100 exclusif.....	7
Formation à l'écoconduite : un bénéfice économique pour l'entreprise.....	8
Bail à Construction, une solution pour pallier la rareté du foncier ?.....	8
Véhicules de transport de marchandises assujettis aux taxes annuelles sur les véhicules.....	8
IV. Réglementation et jurisprudence nationales et européennes.....	9
Calendrier de déploiement du tachygraphe électronique de seconde génération GEN2V2.....	9
Conservation des données sociales à bord des véhicules – échéance du 1er janvier 2025.....	9
Attestation de droit à conduire sécurisée.....	10

I. Logistique urbaine

Zone à faibles émissions du Grand Paris- échéance du 1^{er} janvier 2025

Dans la ZFE-m de la Métropole du Grand Paris, à compter du 1^{er} janvier 2025 la circulation des 2 roues, VL et VUL Crit'Air 3, 4 et 5 sera interdite du lundi au vendredi de 8h00 à 20h00, sauf jours fériés, et celle des PL Crit'Air 3, 4 et 5 le sera tous les jours de 8h00 à 20h00. De nombreuses dérogations seront accordées aux professionnels dont une dérogation de 3 ans pour les véhicules classés CAM/CTTE plateau et FGTD, véhicules isothermes, et une dérogation d'1 an pour les véhicules dont le remplacement est prévu (bon de commande à l'appui).

L'année 2025 sera pédagogique et les infractions ne seront poursuivies qu'à compter de 2026 où les moyens de contrôle-sanction automatisés devraient être mis en place. [Voir l'arrêté du 20 décembre 2024 et son annexe.](#)

[En savoir plus](#)

ZFE-m de la métropole de Saint Etienne

Le périmètre actuel de la ZFE-m correspond à l'intérieur du triangle autoroutier stéphanois qui couvre soit 34 km² délimité par la RN88, l'A72 et la RD201.

À compter du 1^{er} janvier 2025, cette zone sera étendue à 200 km², et suivra les grands axes routiers.

Seuls les poids lourds et les véhicules utilitaires légers (fourgons, fourgonnettes) transportant des marchandises sont concernés par les restrictions de la ZFE-m. Les deux roues et les véhicules de particuliers ne sont pas concernés par les restrictions sur Saint-Etienne Métropole.

Le 1^{er} janvier 2025, l'interdiction de circulation sera étendue aux poids lourds, fourgons et fourgonnettes ayant une vignette Crit'air 4 et 5.

Le 1^{er} janvier 2027, l'interdiction de circulation sera étendue aux poids lourds, fourgons et fourgonnettes ayant une vignette Crit'air 3.

[En savoir plus](#)

Création de la ZFE d'Annecy au 1^{er} janvier 2025

A compter de janvier 2025, la Zone à faibles émissions mobilité (ZFE-m) de l'Agglomération du Grand Annecy entrera en vigueur sur la base du calendrier de restriction progressif qui va s'échelonner jusqu'en 2030.

- interdiction des véhicules non classés à compter du 1^{er} janvier 2025
- interdiction des véhicules Crit'Air 5 et non classés à compter du 1^{er} janvier 2028
- interdiction des véhicules Crit'Air 4, 5 et non classés à compter du 1^{er} janvier 2029
- interdiction des véhicules Crit'Air 3, 4, 5 et non classés à compter du 1^{er} janvier 2030.

[En savoir plus](#)

La pollution de l'air, premier risque environnemental pour la santé des Européens

Selon [une note](#) de l'Agence européenne de l'environnement (AEE) publiée le 10 décembre, au moins 239 000 décès prématurés en 2022 étaient attribuables à la pollution aux particules fines (PM_{2,5}) dans l'air, 70 000 à la pollution à l'ozone et 48 000 à l'exposition au dioxyde d'azote. L'AEE évalue uniquement les décès prématurés dus à une concentration de polluants supérieure aux lignes directrices de l'Organisation mondiale de la santé. Malgré tout, le nombre de décès prématurés attribuables à ces trois polluants atmosphériques continue de baisser ([voir les chiffres pour l'année 2021](#)). Le nombre de décès attribuables aux particules fines de type PM_{2,5} a diminué de 45 % entre 2005 et 2024. Le 10 décembre, l'AEE a publié [une autre note](#), dans laquelle elle évalue les effets de la pollution atmosphérique sur les écosystèmes européens. Trois quarts sont affectés par un excès d'azote dans l'air, qui entraîne des phénomènes d'eutrophisation. En outre, un tiers des terres agricoles européennes ont été confrontées à des concentrations d'ozone troposphérique excessives, ce qui a entraîné des dégâts dans les cultures et une perte économique que l'AEE évalue à 2 milliards d'euros en 2022.

Enquête CGF sur le projet de voie réservée sur le boulevard périphérique parisien

La ville de Paris projette de créer sur les tronçons à 3 voies du boulevard périphérique parisien, dans les deux sens de circulation, une [voie réservée au covoiturage](#) et interdites aux autres véhicules qui serait activée du lundi au vendredi de 7h00 à 10h30 et de 16h00 à 20h00. Très schématiquement, toutes choses égales par ailleurs, le fait de réduire d'1/3 la capacité d'absorption du trafic se traduirait par une augmentation d'1/3 des temps de parcours et d'avancer d'1/3 le moment et le lieu où les embouteillages se formeraient sur les axes d'accès au boulevard périphérique. En vue d'élaborer sa position sur ce projet la CGF a ouvert jusqu'au 24 janvier une enquête visant à estimer les conséquences de la mise en œuvre de cette mesure pour les livraisons ou les services effectués par les entreprises du commerce de gros depuis la périphérie de Paris vers Paris.

[Lien vers l'enquête](#)

ZTL de Paris centre – les attentes et propositions de la CGF

Dans une contribution qu'elle a adressée le 16 décembre à la Mairie de Paris et la Préfecture de police de Paris, la CGF met en avant les enjeux que présentent la ZTL pour les entreprises du commerce de gros, propose des modalités d'accès et de contrôle (justificatifs) les moins contraignantes possibles et demande que le service de stationnement professionnel « Pro mobile » leur soit ouvert.

Rappelons que la ZTL créé par un arrêté du 21 octobre 2024 concerne les 4 premiers arrondissements de Paris dans lesquels seul le trafic d'origine et de destination y sera autorisé, après une période pédagogique qui s'achèvera le 30 avril 2025.

[Voir la contribution de la CGF](#)

II. Transition écologique

Planification écologique : Contribution de France logistique

Le secrétariat général à la planification écologique (SGPE) coordonne la planification écologique et assure la cohérence et le suivi des politiques à visée écologique. En lien avec la Direction générale pour l'énergie et le climat (DGEC), le SGPE pilote également la stratégie française pour l'énergie et le climat (SFEC) qui regroupe elle-même 3 documents que le gouvernement a mis en consultation publique jusqu'au 16 décembre 2024 : la programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) avec son annexe constituée de la stratégie de développement des mobilités propres SDMP qui définit les orientations en matière de transport de marchandises et de personnes, la stratégie nationale bas carbone (SNBC) et le plan national d'adaptation au changement climatique (PNACC).

Rappelons que les objectifs de réduction des émissions de CO2 des transports sont de 27 % en 2030 par rapport à 1990 et 31 % en 2030 par rapport à 2022. Les objectifs par mode de transport et les nouveaux leviers pour les atteindre, précisés dans la [Stratégie de développement des mobilités propres](#) se résument sous la formule « aménager, massifier, électrifier ».

France logistique souligne le caractère volontariste de la trajectoire de la SNBC et, pour renforcer ses chances de succès, appelle à :

- lever les freins qui peuvent entraver la transition des entreprises ;
- afficher un cadre stable, simple et prioriser les mesures ayant un impact concret et rapide ;
- face à une transition longue et coûteuse, encourager et accompagner les entreprises qui s'engagent.

Elle appelle également à approfondir avec les acteurs de la filière quelques sujets soulevés par la SDMP qui semblent nécessiter une plus grande co-construction avec le monde économique.

[Lire le cahier d'acteurs](#) de France Logistique

Voir aussi [le cahier d'acteurs du MEDEF](#)

Rapport de la mission flash sur le verdissement des flottes de véhicules

Les députés Gérard Leseul et Jean-Marie Fiévet ont présenté le 18 décembre devant la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire de l'Assemblée nationale les orientations du rapport

sur le verdissement de flottes automobiles appelées à être traduites dans une proposition de loi. Ce rapport contient 21 propositions parmi lesquelles une mise en place de sanctions en cas de non-respect de la trajectoire de verdissement (une amende de 2000€ par véhicules manquant en 2026, 4000€ en 2027 et 5000€ en 2028 dans la limite de 1% du CA Français), pour défaut de transmission de la déclaration obligatoire dans la limite de 1% du chiffre d'affaires, et une exclusion des marchés publics pour les entreprises qui ne déclarent pas ou qui ne respectent pas la trajectoire de verdissement. Le rapport préconise également de supprimer les véhicules hybrides rechargeables de la trajectoire de verdissement et de réduire de 100 à 50 véhicules le seuil de l'obligation dès 2028. Les rapporteurs ont en revanche entendu partiellement les professionnels en proposant d'exclure de la trajectoire les VUL les plus grands (9 à 11m3, les véhicules à carrosser ainsi que les véhicules automoteurs spécialisés); les VUL plus petits, fourgonnettes (3 à 4 m3) et les moyens (5 à 7 m3) seraient maintenus dans la trajectoire de verdissement des entreprises.

Les parlementaires proposent également un certain nombre de mesure afin d'encourager les entreprises à accélérer leur verdissement :

- Diverses mesures de sensibilisation et de formation ;
 - Le renforcement du plan mobilité employeur et du crédit mobilité (en prenant notamment en compte celui-ci dans les déclarations obligatoires des entreprises sur le verdissement) ;
 - Un prolongement du régime en vigueur pour l'avantage en nature (AEN) pour l'électrique au-delà de 2024 ;
 - Une réduction progressive de l'AEN pour les véhicules thermiques de fonction ;
 - Une prolongation du crédit d'impôt borne de recharge au-delà de 2025, ainsi que l'étendre aux entreprises pour l'équipement du domicile des salariés ;
 - La mise en place d'une communication nationale pour bien faire connaître les dispositions du règlement européen AFIR, concernant la transparence du prix de la recharge et des modes paiements.
- Enfin, en faveur de la souveraineté industrielle française et européenne, les rapporteurs proposent :
- La mise en place d'un score environnemental, qui permettrait une majoration de 50% pour les véhicules qui atteignent un score minimal dans la déclaration obligatoire (un véhicule vaudrait alors pour 1,5 véhicule) ;
 - Que la déclaration obligatoire européenne soit intégrée dans la déclaration extra financière prévue par la directive CSR ;
 - Que l'exclusion des marchés publics pourraient s'appliquer de manière équivalente pour les entreprises française ou européenne n'ayant pas respecté le reporting obligatoire au travers des rapports de durabilités de la directive CSRD.

[Voir la communication dans son intégralité](#)

Verdissement des véhicules : projet de fiches standardisées mobilisant les certificats d'économies d'énergie

Dans le prolongement des deux appels à projets 2024 pour les véhicules lourds électriques qui avaient été financés par des CEE, le gouvernement avait annoncé son intention de recourir à ce dispositif extrabudgétaire pour financer plusieurs volets de la décarbonation des transports. Le 5 décembre l'exécutif a [mis en consultation](#) un projet d'arrêté comportant notamment 3 fiches relatives au VL, au VUL et au PL électriques. La CGF a répondu à la consultation publique. Elle s'est félicitée pour l'approche retenue qui présentera de nombreux avantages pour les entreprises mais a indiqué que les montants d'aides, même après une bonification du volume total de certificats d'énergie, devraient être augmentés pour les VL et les PL de 12 à 19 tonnes pour espérer être réellement incitatifs et provoquer un choc d'électrification.

[Voir la contribution de la CGF](#)

A noter que ces propositions interviennent après que le [décret no 2024-1084 du 29 novembre 2024](#) relatif aux aides à l'achat ou à la location de véhicules peu polluants a supprimé le bonus écologique pour les camionnettes neuves pour les particuliers et les personnes morales, supprimé la prime à la conversion pour tous les véhicules et supprimé la surprime pour la prime à la conversion et la prime au rétrofit en zones à faibles émissions.

Verdissement des flottes – un projet de législation européenne chaotique

L'annonce par la Commission européenne de traduire par voie législative (directive ou règlement) une obligation de verdissement des flottes d'entreprises commence à susciter des réactions. Tandis que la Plateforme pour l'électromobilité - qui regroupe des constructeurs (dont Renault), des gestionnaires de recharge électrique, des associations d'énergéticiens (Eurelectric, WindEurope) – demande que l'initiative soit présentée rapidement en 2025 et plaide pour des objectifs contraignants d'électrification des flottes d'entreprise, une alliance composée notamment de la eFuel Alliance, des équipementiers (Clepa) et des producteurs d'éthanol et biocarburants n'est pas convaincue de la nécessité d'une initiative législative et, encore moins, par des quotas de véhicules électriques.

Aides financières au verdissement - site Rouler-o-vert.green

InTerLUD vient de mettre en ligne du site <https://rouler-o-vert.green/> qui recense les aides financières pour décarboner les flottes de véhicules, et propose des offres de véhicules propres.

Enquête du programme EVE sur les besoins et enjeux pour accélérer la transition écologique

Le cabinet cabinet EcoCo2 qui est co-porteur du programme EVE lance une enquête qui a pour objectif d'interroger les acteurs du transport et de la logistique afin de mieux comprendre et appréhender les enjeux et besoins des entreprises en matière de réduction d'émissions de gaz à effet de serre, de décarbonation de leurs activités, de mise en conformité avec les nouvelles normes climat et de Responsabilité Sociétale des Entreprises.

En répondant à ce [court questionnaire](#), les acteurs du programme EVE pourront construire ou améliorer les outils et services adaptés aux besoins des entreprises.

Les réponses sont attendues **avant le 17 janvier 2025**.

Bonus écologique : une fuite en avant pour faire barrage aux voitures chinoises

Le 04 décembre, le gouvernement a mis en ligne une [consultation](#) sur un [projet d'arrêté](#) relatif au calcul du score environnemental minimal nécessaire pour qu'un véhicule électrique neuf puisse prétendre au bonus. Le gouvernement veut renforcer le score environnemental pour favoriser les véhicules réellement produits en Europe et substituer à la méthodologie actuelle qui tient compte du lieu d'assemblage du véhicule et du site de production des cellules de sa batterie une méthodologie qui prendrait en compte le site de fabrication du véhicule. L'objectif est de répondre à la pratique de la Chine de contournement des droits de douane pour les modèles produits en Chine en les assemblant en Europe.

III. Economie, énergie et fiscalité

Ombrières sur parking de plus de 10 000 m2 : conditions d'obtention d'un délai de 18 mois

L'article 23 de la loi du 23 octobre 2023 relative à l'industrie verte, modifiant les dispositions de l'article 40 de la loi du 10 mars 2023 relative à l'accélération de la production d'énergies renouvelables (dite loi APER), habilite le Gouvernement à fixer par voie réglementaire les conditions dans lesquelles peut s'exercer le droit à un délai supplémentaire à l'installation obligatoire de panneaux solaires photovoltaïques en ombrières sur certains parcs de stationnement extérieurs.

Les critères pour permettre aux gestionnaires de parking de plus de 10 000 m2 de bénéficier d'un délai supplémentaire de dix-huit mois (1^{er} janvier 2028 au lieu du 1^{er} juillet 2026) pour respecter l'obligation de solarisation viennent d'être fixées par un [décret](#) paru le 4 décembre qui définit les six conditions à remplir.

Les panneaux, dont le bon de commande doit être conclu avant le 31 décembre 2025, devront avoir un rendement énergétique strictement supérieur à 22 %. Après la première année, une baisse annuelle d'efficacité énergétique de 0,4 % maximum est admise. Ensuite, leur évaluation carbone ne devra pas excéder 740 kg CO₂e/kWc. La garantie produit devra être de douze ans et la garantie performance, de trente ans. Enfin, l'assemblage du module devra être réalisé par une entreprise qui « ne réalise pas la majorité de sa production de modules dans un pays tiers représentant plus de 50 % des importations européennes ».

Les gestionnaires de parking souhaitant bénéficier de cette dérogation devront démontrer qu'ils disposent d'un contrat d'engagement avec acompte au plus tard le 31 décembre 2024.

Au regard des délais contraints, nous recommandons aux acteurs souhaitant bénéficier de la dérogation de se rapprocher au plus vite des producteurs de modules PV résilients.

Ombrières sur parking – précisions sur la notion de conditions économiquement acceptables

[L'arrêté du 04 décembre 2024](#) pris pour l'application du [décret n° 2024-1023 du 13 novembre 2024](#) précise les conditions économiquement acceptables dans lesquelles les ombrières comportant un procédé de production d'énergies renouvelables doivent être installées sur la superficie des parcs de stationnement portant application de l'article 40 de la loi n° 2023-175 du 10 mars 2023 relative à l'accélération de la production d'énergies renouvelables et modifiant l'arrêté du 5 mars 2024 portant application du décret n° 2023-1208 du 18 décembre 2023 portant application de l'article L. 171-4 du code de la construction et de l'habitation et de l'article L. 111-19-1 du code de l'urbanisme régissant les parcs de stationnement. Il définit, pour les parcs construits à compter du 10 mars 2023 ou existants au 1er juillet 2023, les coûts à prendre en compte dans le calcul du rapport entre le coût total de l'installation du dispositif comprenant les coûts induits par l'obligation, tenant compte des revenus pouvant être générés, et le coût total des travaux de création. Pour les parcs existants, faisant l'objet de la conclusion ou d'un renouvellement de contrat ou de bail, ce rapport est calculé en tenant compte de la valeur vénale du parc à l'achat ou à la vente au moment de la demande d'exonération. L'arrêté fixe comme non-acceptable économiquement l'installation d'ombrières photovoltaïques lorsque ce rapport est supérieur à 15 %, pour les parcs à construire. Pour les parcs existants, faisant l'objet de la conclusion ou d'un renouvellement de contrat ou de bail, ce rapport est fixé à 10 %.

Il précise également les procédés de production d'énergies renouvelables dont l'installation, dans le périmètre du parc de stationnement, dispense d'avoir à respecter l'obligation d'installer des ombrières équipées d'un procédé de production d'énergies renouvelables.

Ombrières sur parking – conditions d'exemptions des ICPE et des infrastructures où stationnent des véhicules de transport de marchandises dangereuses

[Un arrêté du 04 décembre 2024](#) définit les conditions d'exemptions des installations classées pour la protection de l'environnement et des infrastructures où stationnent des véhicules de transports de marchandises dangereuses au regard des obligations d'installation d'ombrières et de procédés de production d'énergies renouvelables.

Cet arrêté a été pris en application des [articles 1er et 4 du décret n° 2024-1023 du 13 novembre 2024](#) portant application de l'[article 40 de la loi n° 2023-175 du 10 mars 2023](#) relative à l'accélération de la production d'énergies renouvelables et de l'[article R. 111-25-7 du code de l'urbanisme](#) prévoyant qu'un arrêté conjoint des ministres chargés du transport des marchandises dangereuses, des installations classées, de l'urbanisme, de l'environnement et de l'énergie, précise les cas dans lesquels les obligations d'installations d'ombrières et de procédés de production d'énergies renouvelables ne s'appliquent pas en raison de l'impossibilité technique de ne pas aggraver un risque technologique, pour les installations classées pour la protection de l'environnement et les infrastructures où stationnent des véhicules de transports de marchandises dangereuses.

L'arrêté définit les cas dans lesquels tout ou partie de l'obligation d'équipement en ombrières photovoltaïques des parkings de plus de 1500 m² (I de l'[article 40 de la loi du 10 mars 2023](#)), relative à l'installation d'ombrières intégrant un procédé de production d'énergies renouvelables sur les parcs de stationnement extérieurs de plus de 1 500 m², et de l'obligation d'installation des dispositifs d'ombrage mentionnée à l'[article R. 111-25-7 du code de l'urbanisme](#), sont écartées ou soumises à des conditions de mise en œuvre spécifiques pour les installations soumises à autorisation, enregistrement ou déclaration en application du

[livre V du code de l'environnement](#) ainsi que certaines infrastructures où stationnent des véhicules transportant des marchandises dangereuses, dès lors que les obligations sont incompatibles avec les caractéristiques de l'installation, notamment les risques qu'elle présente.

Publication du rapport OPTL 2024

L'Observatoire prospectif des métiers et des qualifications dans les transports et la logistique (OPTL) a publié le lundi 16 décembre son rapport 2024 sur la branche des transports routiers et activités auxiliaires du Transport : 2 400 emplois créés en 2023, une croissance ralentie, mais les Transports et la Logistique font preuve de résilience.

Le Transport et la Logistique représentent 807 685 salariés fin 2023, soit un ralentissement de la croissance à 0,3 % en un an (+ 2 400) contre +4,3 % en 2021 et +1,3 % en 2022. Sur les premières tendances 2024, l'Observatoire estime que cette hausse du nombre de salariés se poursuivra sur un rythme de 0,4 %, soit 3 160 salariés, ce qui porterait à 810 850 le total de salariés à la fin de l'année 2024 dans les établissements des transports routiers et auxiliaires du transport.

[Le rapport](#)

[La synthèse](#)

Journées d'initiation au fret fluvial

Voies navigables de France organise en région des journées d'initiation au transport fluvial à destination des chargeurs souhaitant découvrir ce mode de transport et connaître les mesures d'accompagnement au report modal. Au menu, des témoignages, de la navigation et des visites de sites.

[Calendrier prévisionnel et en savoir plus](#)

Etude du CNR sur les tracteurs B100 exclusif

Après avoir publié en juillet dernier une étude complète sur les « [Véhicules industriels tout électrique](#) », le Comité national routier complète son offre de référentiels de prix de revient sur les nouvelles énergies avec la mise en ligne d'une monographie sur les « [Tracteurs routiers B100 exclusif](#) » réunissant des informations utiles aux transporteurs routiers de marchandises prêts à investir dans ce type de véhicules ou souhaitant en savoir plus.

Ce document est une synthèse des informations recueillies auprès de transporteurs exploitant des tracteurs fonctionnant au B100 exclusif, de constructeurs, de rapports reconnus sur le sujet. On y trouve notamment des statistiques sur le parc français de tracteurs B100 (p. 14), sur les prix et la fiscalité appliqués à cette énergie (p. 4 et 12), sur les questions liées à la consommation (p.4) ou à la maintenance des véhicules (p.5). Le dispositif d'aide mis en place par l'État (suramortissement du véhicule) y est également largement décrit (p.13).

En fin de ce document, le CNR propose des estimations complètes de coût d'exploitation pour des Tracteurs B100 exclusif ayant une activité en longue distance et en régional. Une comparaison avec des tracteurs fonctionnant au gazole ayant une activité similaire a été effectuée.

Les simulations produites s'appuient sur des cas d'usage réalistes déjà rencontrés, mais n'ont pas de valeur statistique et ne doivent pas être généralisées.

Ces travaux sont présentés sous forme de tableaux synthétiques dans notre nouvel espace « [Tracteur routier B100 exclusif](#) ». Pour une vision détaillée sur l'ensemble des hypothèses qui ont mené à ces résultats, il est conseillé de consulter [l'étude complète](#).

Concernant les énergies alternatives au gazole, le CNR propose donc désormais sur son site internet les espaces suivants :

- [Tracteur routier B100 exclusif \(Nouveau\)](#)
 - Ensemble articulé B100 exclusif 44 T, en longue distance
 - Ensemble articulé B100 exclusif 44 T, en régional
- [Poids lourds électriques \(Nouveau\)](#)
 - Ensemble articulé en régional
 - Porteur électrique 19 T en régional

- [Véhicules utilitaires légers électriques \(Nouveau\)](#)
 - VUL 12 m³, en livraison du dernier kilomètre
 - VUL 12 m³, en messagerie traditionnelle
- [Longue distance ensemble articulé - Gaz naturel liquéfié \(GNL\)](#)
- [Régional ensemble articulé - Gaz naturel comprimé \(GNC\)](#)

Voir le document [Tracteur B100 routier exclusif](#)

Formation à l'écoconduite : un bénéfice économique pour l'entreprise

A la demande des membres des commissions « Emploi & Formation » et de la commission « Transport & Logistique », **la CGF et AFTRAL ont produit une communication visant à faire connaître les formations à l'écoconduite disponibles.**

Deux possibilités pour les entreprises adhérentes à des fédérations membres de la CGF :

- Intra entreprise : formations sur mesure grâce au partenariat AFTRAL- CGF (tarifs négociés)
- Inter-entreprises : formations dans le cadre des Actions collectives AKTO (prise en charge jusqu'à 100% pour les entreprises de moins de 50 salariés ; tarifs préférentiels pour les entreprises de plus de 50 salariés)

Voir les [Flyers formations écoconduite](#)

Pour en savoir plus, inscrivez-vous au webinaire CGF-AFTRAL : « Pourquoi former à l'écoconduite » le 28 janvier 2025 de 9h30 à 10h30 : [Inscription](#)

Bail à Construction, une solution pour pallier la rareté du foncier ?

Une dissociation de la propriété du foncier et de celle du bâtiment construit pourrait permettre aux entreprises de trouver plus facilement du terrain... à condition de bien mesurer les implications d'un tel contrat.

[Voir le détail](#)

Véhicules de transport de marchandises assujettis aux taxes annuelles sur les véhicules

Un [décret publié le 5 décembre 2024](#) (décret n° 2024-1129) modifie la définition des véhicules de catégorie N1 (i.e. ceux conçus pour le transport de marchandises) considérés comme des véhicules de tourisme pour les besoins des deux taxes ayant remplacé la TVS (la taxe annuelle sur les émissions de dioxyde de carbone et la taxe annuelle sur les émissions de polluants atmosphériques) et pour les besoins des deux taxes à l'immatriculation : la taxe sur les émissions de dioxyde de carbone (dite « malus CO2 ») et la taxe sur la masse en ordre de marche (dite « malus masse »).

En vertu de ce décret qui modifie l'article D. 421-1 du Code des Biens et Services, en ce qui concerne les véhicules dont la carrosserie est « Camionnette », seuls sont assimilés à des véhicules de tourisme ceux qui comportent, ou sont susceptibles de comporter après une manipulation aisée, **au moins trois rangs de places assises, sans considération de leur affectation. Les véhicules comportant moins de trois rangs de places assises seront ainsi exclus des taxes annuelles sur les véhicules de tourisme affectés à des fins économiques.**

Ces dispositions entrent en vigueur à compter du 1^{er} janvier 2025.

IV. Réglementation et jurisprudence nationales et européennes

Calendrier de déploiement du tachygraphe électronique de seconde génération GEN2V2

Depuis le 21 août 2023, tous les PL neufs sont équipés du tachygraphe de seconde génération GEN2V2 qui enregistre automatiquement les passages de frontière et permet ainsi de lutter contre les fraudes au cabotage et au détachement et faciliter les contrôles. La tolérance qui avait été accordée pour les véhicules immatriculés entre le 21 août 2023 et le 31 janvier 2024 de pouvoir être équipés d'un GEN2V1 s'achève le 31 décembre 2024, date au-delà de laquelle les véhicules immatriculés à compter du 21 août 2023 non-équipés d'un GEN2V2 seront sanctionnés aussi bien s'ils circulent en national qu'en international.

Les PL en circulation équipés d'un tachygraphe analogique ou numérique **et opérant à l'international** avaient jusqu'au 1^{er} janvier 2025 pour être équipés par retrofit du tachygraphe GEN2V2 ; **cette échéance est reportée au 28 février 2025**. Dans l'attente du retrofit, il est rappelé que les conducteurs doivent procéder à la saisie manuelle du passage de frontière au premier arrêt possible après le franchissement.

Les PL équipés avec un tachygraphe électronique de 1^{ère} génération GEN2V1 **et opérant à l'international** ont jusqu'au **19 août 2025** pour être équipés par retrofit avec un GEN2V2. Les ateliers agréés indiquent ne pas rencontrer de difficulté d'approvisionnement. Il est recommandé de procéder au retrofit lors de la visite de contrôle afin de limiter les immobilisations des véhicules et d'étaler la charge dans les ateliers.

Les VUL **de plus de 2,5 t opérant à l'international** seront équipés d'un tachygraphe GEN2V2 à compter du 1^{er} **juillet 2026**, date à laquelle leurs conducteurs seront soumis aux réglementations européennes sur les temps de conduite et de repos. Les entreprises des secteurs des commerces de gros qui recourent aux véhicules utilitaires légers pour la réalisation des livraisons domestiques, tant en compte propre qu'en compte d'autrui ne seront pas impactées par cette évolution.

Conservation des données sociales à bord des véhicules – échéance du 1^{er} janvier 2025

Jusqu'au 31 décembre 2024 la période pouvant être contrôlée sur route couvre la journée en cours et les 28 jours précédents.

A compter du 1^{er} janvier 2025 le conducteur devra être en mesure de présenter son activité sur la journée en cours et sur les 56 jours précédents. Cette évolution s'appliquera à tous les conducteurs des entreprises des commerces de gros conduisant un poids lourd dont le PTAC est supérieur à 3,5 tonnes.

Cas du véhicule équipé d'un appareil analogique

Le conducteur devra produire les disques de la journée en cours et ceux qu'il a utilisés au cours des 56 jours précédents ; s'il est également titulaire d'une carte de conducteur il doit produire cette carte ainsi que toutes les sorties imprimées (cas d'endommagement, de mauvais fonctionnement ou d'absence de carte) et informations recueillies manuellement portant sur la même période.

Cas du véhicule équipé d'un appareil numérique

Le conducteur devra produire sa carte ainsi que toutes les sorties imprimées (cas d'endommagement, de mauvais fonctionnement ou d'absence de carte) pendant la journée en cours et pendant les 56 jours précédents ; au cas où il aurait conduit sur la même période un véhicule équipé d'un appareil analogique il doit présenter les disques correspondants.

Attestation de droit à conduire sécurisée

Le décret n° 2024-1075 du 27 novembre 2024 relatif à l'attestation de droit à conduire sécurisée a modifié l'[article R. 225-6 du code de la route](#) afin de prendre en compte l'évolution de l'application « Mes Points Permis », et notamment le téléchargement de l'attestation des droits à conduire sécurisée. Le décret met à jour les modalités de délivrance des informations prévues à l'article L. 223-3 et L. 223-5 du code de la route, notamment via l'attestation de droit à conduire sécurisée qui permet de justifier de ces droits à conduire en cas de contrôle prévu par l'[article R. 233-1 du code de la route](#).

Le titulaire du permis de conduire pourra sur le site internet sécurisé effectuer les opérations suivantes :

- Consulter directement le solde des points affectés à son permis de conduire ;
- Télécharger le relevé intégral des mentions le concernant ;
- Télécharger les informations relatives à l'existence, la catégorie et la validité du permis de conduire, sous la forme d'une attestation de droit à conduire sécurisée. Cette attestation vaut titre justifiant de son autorisation de conduire au sens du I de l'article R. 233-1 durant quatre mois à compter de la date de son émission.

Confédération des Grossistes de France