

Veille & Action n°21 – Mars 2025

Sommaire

| | |
|--|----------|
| SITL 2025 du 1er au 3 avril – connectons nos intelligences..... | 2 |
| I. Logistique urbaine..... | 2 |
| ZFE-m : des initiatives parlementaires pour les suspendre ou les supprimer | 2 |
| Qualité de l'air en Europe - le compte n'y est pas | 2 |
| II. Transition écologique..... | 3 |
| Augmentation en 2025 de la valeur de l'action pour le climat..... | 3 |
| Accélération du déploiement des bornes de recharge pour véhicules électriques..... | 3 |
| Grande fébrilité autour de l'extension du marché européen du carbone au transport routier..... | 3 |
| Assouplissement des objectifs de réductions des émissions de CO ₂ des véhicules pour 2025..... | 4 |
| Coup de booster européen sur le véhicule autonome. | 4 |
| Verdissement des flottes d'entreprise -premières pistes de la Commission européenne..... | 4 |
| Verdissement des flottes d'entreprises en France – vers une stabilité juridique ? | 5 |
| Réduction des nuisances sonores liées aux transports – des objectifs difficilement atteignables | 5 |
| III. Economie, énergie et fiscalité..... | 5 |
| La conférence de financement des mobilités baptisée « Ambition France Transports »..... | 5 |
| Assouplissement du ZAN..... | 5 |
| Collectif France Logistique en faveur de l'innovation logistique..... | 6 |
| Modalités de remboursement partiel d'accise sur le gazole pour les véhicules de transport routier de marchandises..... | 6 |
| Un entrepôt d'envergure bientôt disponible sur le port de Gennevilliers..... | 7 |
| IV. Réglementation et Jurisprudence..... | 7 |
| Evolution du site Bison Futé | 7 |
| Livret individuel de contrôle et horaire de service des conducteurs routiers..... | 7 |
| Dommages au véhicule – responsabilité civile et condamnation du conducteur..... | 7 |
| Rupture brutale de contrat de transport et respect du préavis..... | 8 |

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 Christian Rose, directeur Transport & logistique interviendra le 1^{er} avril dans une conférence sur la logistique urbaine. De nombreuses conférences aborderont des sujets intéressants pour les entreprises de commerce de gros : 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

ZFE-m : des initiatives parlementaires pour les suspendre ou les supprimer

Le Rassemblement national, LFI et la droite républicaine ont chacun déposé à l'Assemblée nationale une proposition de loi visant différemment soit à suspendre les ZFE-m le temps de trouver des solutions de substitution à la voiture (LFI), soit de les supprimer (RN), soit de les suspendre pendant 5 ans (DR) ; cette dernière option qui a reçu le soutien du Ministre en charge des transports ne préjuge pas de la position du gouvernement. Sans attendre l'examen encore incertain de ces textes, les mêmes parlementaires ont profité du débat sur le projet de loi simplification qui est examiné en commission le 24 mars pour déposer des amendements reposant pour certains sur l'argument selon lequel la suppression des ZFE une manière de simplifier la vie des entreprises et des salariés. D'autres amendements ont repris ceux de la proposition de loi de la droite républicaine d'instaurer un moratoire de 5 ans.

Le sujet des ZFE-m a par ailleurs pris une dimension européenne sous l'angle des vignettes d'accès aux ZFE dont le caractère national peut constituer une entrave à la liberté de mouvement dans des régions où les activités économiques transfrontalières sont importantes. La Commission européenne publiera prochainement les résultats d'une étude de cartographie des solutions techniques interopérables européennes relatives aux moyens techniques qui permettent de contrôler le respect des règles d'accès aux zones à faibles émissions.

Qualité de l'air en Europe - le compte n'y est pas

Un [rapport](#) commandé par le Bureau européen de l'environnement évalue la capacité de l'UE à atteindre les objectifs de la directive sur la qualité de l'air à l'horizon 2030. L'étude a modélisé l'impact de 10 mesures ciblées dans les secteurs de l'énergie, de l'agriculture et des transports et démontre que leur mise en œuvre complète peut réduire considérablement la pollution atmosphérique et les émissions de gaz à effet de serre. Dans le domaine du transport et de la mobilité l'étude a identifié le déploiement d'énergies renouvelables sans combustion et de zones de circulation à faibles émissions, le renforcement de la mobilité active et l'efficacité énergétique. L'étude met en évidence l'interaction entre la lutte contre la pollution atmosphérique et celle contre le réchauffement climatique ; la mise en œuvre, d'ici à 2030, des dix mesures identifiées entraînerait, selon les calculs réalisés, une réduction de 32,5 % des émissions de CO₂ et de 23,9 % de celles de méthane dans l'ensemble de l'UE. En France, l'amélioration la plus importante concernerait le dioxyde d'azote, avec une réduction estimée à 29 %.

Le chemin reste toutefois long car selon le quatrième [rapport sur l'air pur](#) publié par la commission européenne, mis à part l'Estonie, la Finlande, la Grèce et l'Italie, tous les pays de l'UE devront redoubler d'efforts pour atteindre leurs objectifs nationaux de réduction des émissions de polluants dans l'air au regard de la [directive NEC de 2016](#). Sont plus particulièrement visées les émissions d'ammoniac, d'origine agricole. En revanche, par rapport à 2005, l'UE parvient à réduire les émissions

de dioxyde de soufre (– 80 %), d'oxydes d'azote (– 50 %), des composés organiques volatils non méthaniques, comme l'éthane et le propane (– 30 %), et de particules fines 2,5 (– 30 %), dont les transports sont pour beaucoup à l'origine. Ce même rapport chiffre le coût de la pollution de l'air dont la réduction augmenterait le PIB de l'Union européenne : entre 290 et 950 milliards d'euros par an d'ici à 2030 pour les dommages sanitaires, tombant entre 191 et 745 milliards d'euros d'ici à 2050 au fur et à mesure de la réduction de la pollution atmosphérique. S'y ajoutent entre 3,7 et 11 milliards d'euros d'impacts sur les écosystèmes et entre 13 et 19 milliards d'euros au titre des dommages aux cultures et aux forêts.

II. Transition écologique

Augmentation en 2025 de la valeur de l'action pour le climat

La valeur tutélaire de l'action pour le climat (VAC) détermine le coût de l'effort à engager pour éviter l'émission d'une tonne de CO₂ et permet d'éclairer la puissance publique sur la rentabilité de ses investissements. Lors de la dernière trajectoire de décarbonation en 2019, cette VAC avait été établie pour 2025 à 187€. La révision de l'ambition 2030 dans la future stratégie nationale bas carbone ([SNBC 3](#)), qui fait passer de – 40 % à – 50 % l'objectif de réduction des émissions brutes de gaz à effet de serre par rapport à 1990 a eu pour conséquence de conduire France Stratégie à relever ce montant à 256€. Le [rapport](#) considère ainsi que toutes les actions d'atténuation coûtant moins de 256 euros la tonne de CO₂e abattue méritent d'être engagées.

Accélération du déploiement des bornes de recharge pour véhicules électriques

Les ministres des Finances et de l'Industrie ont demandé à la Direction générale de l'énergie et du climat (DGEC) de proposer des idées pour accélérer le déploiement des bornes de recharge pour véhicules électriques. Parmi les pistes, citons l'accélération des raccordements dans les copropriétés et chez les bailleurs sociaux, largement évoquée par la CGF dans ses contributions sur le verdissement des flottes de véhicules des commerciaux des entreprises résidant en logements collectifs, la planification à 10 ans de l'équipement des grands axes routiers en bornes à très haute puissance et l'amélioration de la communication sur le maillage du territoire en bornes électriques. Le problème de l'acceptabilité du véhicule électrique ne serait pas lié au manque de bornes, mais à la perception du manque de bornes. D'après le [dernier décompte](#) de l'Avere-France, la France dispose actuellement de 160 000 points de recharge ouverts au public, soit une évolution de + 30 % en un an.

Grande fébrilité autour de l'extension du marché européen du carbone au transport routier

C'est en 2027, année d'élections présidentielles en France, que doit entrer en vigueur l'extension du marché européen du carbone au transport routier et aux bâtiments (ETS2). Selon les calculs de la Direction générale de l'énergie et du climat (DGEC), dans un scénario de référence à 60 euros la tonne de CO₂ et à fiscalité inchangée, l'ETS2 pourrait se traduire par une augmentation de 15 centimes d'euro du litre d'essence, de 17 centimes d'euro du litre de gazole, de 14 euros du MWh de gaz et de 19 euros du MWh de fioul, générant des recettes de l'ordre de 7 à 8 Mds€ par an.

Bien que face à un sujet socialement et politiquement explosif – gilets jaunes et bonnets rouges en mémoire – la France a renoncé à reporter en vigueur de l'ETS 2 qui l'aurait exposé à une sanction européenne, tout en alertant la commission européenne sur ses inquiétudes quant aux impacts à venir sur les prix des énergies et demander une révision de son fonctionnement pour mieux les maîtriser. Elle se mobilise toutefois fortement pour éviter l'embrasement social en identifiant des mesures compensatoires permettant d'accompagner les ménages les plus fragiles, et les petites entreprises de transport routier de marchandises pour lesquelles l'ETS 2 entraînerait une augmentation de 2,2 % à 2,6 % du coût des prestations. En la matière, les marges de manœuvre de la France sont limitées et encadrées par la réglementation européenne qui n'autorise des

mesures de compensation à l'ETS2 qu'au profit des petites entreprises, soulevant la question des modalités pratiques de leur ciblage. Si la baisse de la TICPE sur les carburants peut faire partie des pistes de compensation, la directive européenne sur l'énergie fixe des minima en deçà desquels il n'est pas possible de descendre. La piste consistant à augmenter les primes associées aux fiches des certificats d'économies d'énergie (CEE) pour l'acquisition ou le rétrofit de poids lourds électriques est également évoquée.

Assouplissement des objectifs de réductions des émissions de CO₂ des véhicules pour 2025

C'est finalement un lissage sur 3 ans (2025-2027), au lieu des 5 ans que certains états continuent de réclamer, que la commission européenne a accordé aux constructeurs de voitures pour justifier l'atteinte de leurs objectifs 2025 de réduction des émissions de CO₂ des véhicules qu'ils produisent, au-delà duquel se déclencheront les amendes auxquelles ils s'exposent. Une mesure qui ne fait pas l'unanimité au sein du gouvernement français entre le ministre de l'Industrie qui la salue au nom de la protection de l'industrie automobile et la ministre de la transition écologique qui la réproouve en y voyant un risque de report de l'objectif zéro carbone en 2025 qui fragiliserait nos usines de fabrication de voitures électriques et de batterie.

Cet engagement a été annoncé par Ursula von der Leyen en complément du plan d'action pour le secteur automobile dont l'une des principales mesures est d'avancer la révision du règlement européen sur le CO₂ des voitures et camionnettes qui interviendra au troisième ou quatrième trimestre 2025 et non en 2026 comme initialement indiqué. L'enjeu de cette révision porte essentiellement, sur insistance de l'Allemagne, sur la prise en compte, au nom de la neutralité et de l'ouverture technologiques, du rôle des e-fuels, voire des biocarburants, pour atteindre l'objectif 2035 de 100 % de véhicules neufs zéro carbone.

Ces annonces, largement plébiscitées par le secteur des e- carburants en dépit des besoins en biocarburant et e-carburant de l'aviation et du transport maritime, ont été vivement critiquées par les acteurs et les défenseurs de l'électromobilité qui y voient un cadeau à l'industrie automobile mais également un mauvais signal pour les investisseurs dans l'infrastructure de recharge et la production de batteries. Le constructeur Volvo Cars s'est joint à ces critiques, estimant que ce retour en arrière envoie un signal « problématique » pour les constructeurs qui respecteront les objectifs dès 2025 et, non sans une certaine facétie, aimerait connaître comment la Commission européenne compte indemniser les constructeurs qui ont réalisé les investissements nécessaires pour atteindre les objectifs dès 2025.

Coup de booster européen sur le véhicule autonome

Lors d'un point presse du 3 mars Ursula von der Leyen a évoqué le lancement d'une « alliance industrielle » sur les véhicules connectés et autonomes qui figure également dans le projet de plan d'action pour l'automobile. Il s'agira de travailler sur le développement de logiciels, puces et technologies de conduite autonome. Avec cette annonce la présidente de la commission européenne veut « accélérer la mise en circulation des véhicules autonomes sur les routes européennes », en multipliant des projets pilotes à grande échelle qui porteront aussi sur le transport de marchandises.

Verdissement des flottes d'entreprise - premières pistes de la Commission européenne

La Commission commence à esquisser dans une [communication](#) les orientations de sa proposition de texte visant à verdir les parcs automobiles attendue pour la fin d'année. Plusieurs pistes sont identifiées. Le levier fiscal en ciblant les avantages et subventions actuellement accordés par les états aux véhicules conventionnels, vers les véhicules zéro émissions, le rôle des services de transport urbain auxquels des facilités pourraient être accordées en cas de recours à des véhicules zéro émissions, la création de zones à faibles émissions, l'introduction de facilités de circulation et de stationnement. Sous condition de disposer de points de recharge assez nombreux et puissants et d'une connexion adaptée au réseau électrique, les services de location de courte durée à partir des aéroports et des gares pourraient également jouer un rôle.

Verdissement des flottes d'entreprises en France – vers une stabilité juridique ?

Après la création dans la loi de finances pour 2025 de la taxe sur le verdissement des flottes de plus de 100 véhicules légers, étroitement associée à des objectifs chiffrés de verdissement, et à l'aune de la future proposition de texte européen dont les contours sont en train d'être dessinés (cf V & A février 2025), la proposition de loi Fiévet/Leseul qui a fait suite à la mission parlementaire éponyme perd de son sens et ne ferait qu'ajouter de l'instabilité à l'instabilité. Ses auteurs envisagent à tout le moins d'en revoir le contenu pour y intégrer la taxe votée dans la loi de finance. Comme d'autres représentants d'intérêts, la CGF rappelle que les entreprises ont besoin de stabilité et estime qu'il faut arrêter l'acharnement et passer à autre chose.

Réduction des nuisances sonores liées aux transports – des objectifs difficilement atteignables

Dans son [rapport de suivi de l'objectif « zéro pollution »](#) publié le 3 mars, l'Agence européenne pour l'environnement estime que l'UE ne pourra pas atteindre l'objectif de réduction d'au moins 30 % du nombre de personnes chroniquement perturbées par le bruit des transports d'ici à 2030, sans des mesures supplémentaires. Les effets positifs des efforts technologiques enregistrés au plan micro (niveaux sonores des véhicules à moteur et du matériel ferroviaire, gestion du bruit autour des aéroports...) sont effacés par la croissance de la population et des activités de transport qui y sont liées. Selon le rapport, des efforts supplémentaires sont nécessaires en particulier sur le bruit du trafic routier mais aussi pour atténuer les impacts sonores de la croissance du transport ferroviaire. Plus de 20 % de la population de l'UE vit dans des zones où les niveaux de bruit des transports dépassent les seuils considérés comme nocifs pour la santé en vertu de la directive sur le bruit dans l'environnement (END).

III. Economie, énergie et fiscalité

La conférence de financement des mobilités baptisée « Ambition France Transports »

Le Premier ministre a annoncé le 14 mars que Dominique Bussereau, secrétaire d'État aux Transports (2002-2004) puis (2007-2010) et ancien président de l'Assemblée des départements de France (2015-2021) piloterait le comité chargé de superviser les travaux de la conférence. Celle-ci se tiendra à compter du mois de mai et jusqu'à l'été. Initialement prévue pour n'aborder que la question du financement des infrastructures de transport, Ambition France Transport traitera aussi du financement des services de transport. Elle sera ainsi scindée en deux parties : la première consacrée au financement des autorités organisatrices de mobilité (AOM) et aux services express régionaux métropolitains (Serm), la seconde au financement des infrastructures de transport qui inclura les réflexions sur l'avenir des concessions autoroutières. 4 ateliers seraient constitués : transport routier et autoroutier, transport ferroviaire, transport de marchandises et Serm. Philippe Tabarot a annoncé vouloir faire du principe d'un fléchage vers les transports des « ressources dégagées par les autoroutes » un préalable à la conférence de financement des mobilités.

Assouplissement du ZAN

Le Sénat vient d'adopter à une large majorité (260 votes favorables et 17 contre) la proposition de loi qui assouplit à nouveau l'atteinte de la zéro artificialisation nette. Le texte supprime l'objectif de baisse de moitié de la consommation foncière en 2031. La fixation d'une telle cible est désormais décalée de trois ans et laissée à la main des Régions. Les sénateurs ont largement allongé la liste des secteurs – industrie, logement social, renouvelables – dont l'artificialisation ne sera pas décomptée pendant quinze ans : postes de raccordement électrique de l'industrie, équipements liés à l'hydrogène renouvelable et bas carbone, postes électriques, services d'eau et assainissement, ainsi que certains bâtiments scolaires. Le texte doit désormais être examiné par l'Assemblée nationale qui pourrait sérieusement le battre en brèche.

Collectif France Logistique en faveur de l'innovation logistique

France Logistique a annoncé le 24 mars la constitution d'un collectif pour l'innovation logistique. Ce groupe d'acteurs privés souhaite établir une vision collective du futur de la filière, et accélérer les projets de toutes natures (technologiques, réglementaires, humains...) qui la rendront possible.

Les travaux de ce collectif ont trois priorités : la compétitivité, l'environnement et l'humain, au service de toute l'économie.

Huit grandes entreprises de logistique et transport de marchandises sont déjà associées à ce collectif, qui rassemble aussi cinq organisations professionnelles dont la CGF, avec le support de France Logistique.

Les premiers membres du collectif signent un manifeste publié le 24 mars : « *A nous, professionnels, de faire des choix pour l'avenir de la logistique et de la supply chain. Dans un monde qui change de plus en plus vite, nous prenons l'initiative pour construire collectivement une vision de notre futur, et agir sur les transformations de nos activités.* »

[Manifeste pour l'innovation logistique](#)
[Pour en savoir plus](#)

Modalités de remboursement partiel d'accise sur le gazole pour les véhicules de transport routier de marchandises

[L'article L. 312-53 du Code d'imposition des biens et des services](#) prévoit des tarifs réduits d'accise sur le gazole applicables au transport routier de marchandises. Ces tarifs réduits sont mis en œuvre au moyen d'un remboursement partiel d'accise dont la demande est réalisée par le consommateur des produits concernés. Comme annoncé dans le V & A de février 2025, pour les consommations intervenant à compter du 1er janvier 2025, la gestion de ces remboursements d'accise est transférée de la direction générale des douanes et des droits indirects (DGDDI) à la direction générale des finances publiques (DGFIP).

[Un décret du 19 mars 2025](#) applicable aux consommations intervenant à compter du 1er janvier 2025 vient préciser les modalités selon lesquelles les exploitants des véhicules concernés peuvent obtenir le remboursement de l'accise supportée dans le cadre de leurs activités. Il prévoit ainsi que les consommateurs éligibles à ces remboursements constatent le montant à rembourser sur la déclaration de taxe sur la valeur ajoutée (TVA) sur laquelle il s'impute. Les montants n'ayant pas été imputés sont remboursés par l'administration. La demande de remboursement peut être effectuée jusqu'au 31 décembre de la deuxième année qui suit la consommation des produits concernés. Les périodes de remboursement peuvent être mensuelles, trimestrielles ou annuelles selon les situations. Les consommateurs éligibles à un tarif réduit d'accise doivent tenir à disposition de l'administration un état récapitulatif annuel (ERA) des quantités acquises, établi pour chaque année civile au plus tard au 31 janvier qui suit l'année civile concernée. A titre transitoire, pour les entreprises relevant d'un régime trimestriel, la date d'ouverture de la campagne de remboursement est reportée du 1er avril 2025 au 1er juillet 2025. Les demandes de remboursements relatives à des quantités consommées jusqu'au 31 décembre 2024, même lorsqu'elles interviennent postérieurement à cette date, relèvent de la DGDDI.

Voir aussi les pages dédiées disponibles sur le site impots.gouv.fr et 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.](#)

Un entrepôt d'envergure bientôt disponible sur le port de Gennevilliers

Cet entrepôt est idéalement situé au cœur du port de Gennevilliers, à proximité du terminal conteneurs et des quais à usage partagé. Il s'agit d'un bâtiment de plus de 23 000 m² constitué de 4 cellules et de 2 000 m² de bureaux

[Pour en savoir plus](#)

[Nouveau : découvrez l'édition de mars 2025 du catalogue des offres foncières et immobilières disponibles sur l'axe Seine.](#)

Pour toutes informations : Florian Maraine +33 6 61 08 61 22 // florian.maraine@haropaport.com

IV. Réglementation et Jurisprudence

Evolution du site Bison Futé

La DGITM a lancé une réflexion sur l'information routière qui porte plus particulièrement sur une nouvelle version du site "Bison futé". Pour l'aider à définir les évolutions du site un questionnaire à l'attention des utilisateurs de Bison futé et des usagers vient d'être mis en ligne et sera ouvert jusqu'au 11 avril 2025. Il est accessible sur le site internet <https://www.bison-fute.gouv.fr/> (bandeau en haut "Construisons la nouvelle version de Bison futé!") et depuis l'application mobile.

Livret individuel de contrôle et horaire de service des conducteurs routiers

Les conducteurs routiers non assujettis aux règlements européens sur les temps de conduite et de repos et sur le chronotachygraphe sont soumis en application du droit français à l'horaire de service ou au livret individuel de contrôle. Sont plus particulièrement concernés les conducteurs routiers et chauffeurs livreurs du transport pour compte propre et du transport pour compte d'autrui au volant de véhicules jusqu'à 3,5 tonnes de PTAC qui sont dispensés d'équipement en chronotachygraphe.

L'horaire de service permet de contrôler la durée du travail des conducteurs affectés à des services de transports de marchandises à horaire fixe et qui ramènent chaque jour les salariés intéressés à leur établissement d'attache.

Le livret individuel de contrôle s'applique quand l'une des deux conditions justifiant l'utilisation de l'horaire de service ne sont pas réunies.

Un arrêté du 6 mars 2025 vient préciser les règles d'utilisation de ces deux documents et d'introduire le livret individuel de contrôle sous format électronique produit par le [service numérique de l'état Mobilic](#) qui a pour objet l'enregistrement, l'attestation et le contrôle de la durée du travail. La plateforme comprend trois principales interfaces, un pour le salarié, un pour l'entreprise et un pour les services de contrôle.

[Lien vers l'arrêté et ses annexes](#)

Dommages au véhicule – responsabilité civile et condamnation du conducteur

Un conducteur routier est auteur d'un accident de circulation endommageant le véhicule de son employeur alors qu'il conduisait sous l'empire de stupéfiants avec vitesse excessive. Condamné au pénal pour cette double infraction, son employeur se porte partie civile en vue d'être civilement indemnisé du dommage estimé à plus de 130K€. La chambre criminelle de la Cour de cassation s'est placée sur le terrain de la réparation

pour dommages résultant d'infractions actées, et non sur celui de la sanction pécuniaire que prohibe l'article L 1331-2 du code du travail, pour confirmer la condamnation du conducteur à indemniser son employeur pour le préjudice subi.

Cet arrêt du 14 janvier 2025 encadre ainsi la responsabilité pécuniaire du salarié auteur d'une faute établie et avérée à l'origine d'un dommage occasionné à son employeur.

Rupture brutale du contrat de transport et respect du préavis

Que l'on soit dans le cadre d'une rupture brutale des relations commerciales établies relevant de l'article L442-1 du code de commerce ou d'une rupture dont les modalités sont préalablement convenues, par exemple dans le contrat ou dans les CGV, la Cour de cassation exige depuis une décision de la chambre commerciale du 24 juin 2020 que le préavis soit effectif, sauf circonstances particulières rendant impossible la poursuite du contrat.

C'est sur cette ligne que s'est alignée la cour d'appel de Nîmes dans un arrêt du 6 décembre 2024 qui a reconnu la responsabilité du donneur d'ordre pour non-respect du préavis de rupture pour avoir réduit considérablement les volumes de marchandises confiés à son transporteur avant l'expiration du préavis de 6 mois qui figurait dans ses conditions générales de vente. La cour en profite également pour rappeler que le préjudice résultant du caractère brutal d'une rupture s'évalue en considération de la marge brute escomptée, soit la différence entre le chiffre d'affaires hors taxe escompté et les coûts variables hors taxes non supportés pendant la période d'insuffisance de préavis.

Confédération des Grossistes de France