

## Veille & Action n°6 – Novembre 2023

### SOMMAIRE

<b>I Logistique urbaine.....</b>	<b>1</b>
Pollution atmosphérique : une nouvelle condamnation de l'Etat pour pollution de l'air.....	1
Grand Paris et qualité de l'air.....	2
La phase 2 des travaux sur la logistique des JOP de la MGP s'ouvre sur une enquête.....	2
Pérennisation de la voie réservée sur le périphérique parisien après les JOP ?.....	3
<b>II. Transition écologique.....</b>	<b>3</b>
Objectif non atteint de réduction de l'intensité carbone des carburants destinés aux transports.....	3
Le report modal : un levier important de décarbonation des flux logistiques .....	3
Appel à projet remove.....	4
Webinaire Info GES du transport.....	4
Ecoconduite - Partenariat CGF- AFTRAL.....	5
<b>III Economie et Fiscalité.....</b>	<b>5</b>
Les coûts du TRM - Bilan 2023 et perspectives 2024.....	5
Références de prix d'offres d'électricité hors taxes pour l'année 2024.....	5
Coûts de l'entrée en vigueur du marché des quotas carbone dans le transport maritime au 1er janvier 2024.....	5
<b>IV. Réglementation et jurisprudence nationales et européennes.....</b>	<b>6</b>
Vers une possible invalidation juridique d'une disposition phare du Paquet routier européen .....	6
La compensation sauvage et unilatérale demeure prohibée .....	6

### I. Logistique urbaine

#### Pollution atmosphérique : une nouvelle condamnation de l'Etat pour pollution de l'air

En 2020, faute d'avoir pris les mesures suffisantes suite à une injonction du Conseil d'Etat de 2017, l'Etat avait été condamné par la juridiction administrative, sous astreinte de 10 millions d'euros par semestre de retard, à faire respecter les normes européennes en matière d'émissions de dioxyde d'azote (NO2) et de particules fines (PM10), inscrites dans la directive sur la qualité de l'air en cours de révision (cf Veille et Actions N° 4 de

septembre 2023). Invoquant notamment la situation de Lyon et de Paris au regard des dépassements des seuils de NO<sub>2</sub> – le contentieux sur les particules fines Pm 10 est éteint- une décision du Conseil d'Etat du 24 novembre 2023 a estimé que l'Etat n'avait pas pris les mesures suffisantes et l'a condamné à une nouvelle astreinte minorée pour tenir compte des efforts réalisés qui se monte à 5 millions d'euros pour le second semestre 2022 et idem pour le premier trimestre 2023. Les 10 millions à payer sont répartis entre l'Ademe (3,3 millions d'euros) , le Cerema (2,5 millions) l'Anses (2 millions) l'Ineris (1 million) Airparif et Atmo Auvergne Rhône-Alpes (450 000 chacun), Atmo Occitanie et Atmo Sud (145 000 euros chacun) ainsi que 10 000 euros aux Amis de la Terre, à l'origine du recours. Il s'agit de la troisième condamnation de l'État à une amende pour pollution de l'air, après celles d'octobre 2022 et d'août 2021.

## Grand Paris et qualité de l'air

Dans une « [note aux décideurs](#) » publiée le 16 novembre, Arparif, l'organisme agréé pour la surveillance de l'air en Île-de-France, met en garde qu'en dépit des politiques publiques mises en place, les valeurs limites actuelles de dioxyde d'azote dans l'air respiré par les 7 millions d'habitants de la métropole ne seront pas respectées d'ici à 2025, et encore moins à horizon 2030 et 2035 où les seuils européens seraient rehaussés pour s'aligner sur les recommandations de l'OMS. Pour se conformer à ces normes, les émissions de particules PM<sub>10</sub> et de NO<sub>x</sub> devront diminuer dans la métropole de 80 % et 90 % supplémentaires. Pour les atteindre Airparif préconise des actions permettant une réduction supplémentaire de 30 % des émissions globales de NO<sub>x</sub> ou de 40 % des seules émissions des véhicules thermiques.

## La phase 2 des travaux sur la logistique des JOP de la MGP s'ouvre sur une enquête

Le comité de concertation sur la logistique urbaine pendant les JOP 2024 (Comité LUJOP) institué en mars par la Métropole du Grand Paris, avec le support d'InTerLUD et en partenariat avec le club Logistique en or et la ville de Paris, a réuni les acteurs économiques, les collectivités et l'Etat autour de quatre groupes de travail dont la CGF a co-animé celui chargé des périmètres de sécurité. Afin d'assurer le lien permanent avec ses adhérents, la CGF a créé en miroir des travaux de la MGP un Gt dédié qui à date s'est réuni 9 fois. Ce Gt a notamment dressé une synthèse du test qui s'est déroulé en aout, tirant comme principaux enseignement la nécessité d'associer les organisations professionnelles à l'élaboration des règles de circulation et de stationnement et de s'appuyer sur elles pour en assurer la communication poussée vers les professionnels concernés, et formulant également des recommandations très opérationnelles.

Après avoir dressé en juillet le premier bilan de ses travaux, le Comité LUJOP de la MGP va entrer dans sa phase 2 pour devenir la brique « transport de marchandises » du Travel Demande Management -TDM- mis en place par le ministère en charge des transports chargé de piloter la coordination des acteurs. Ce recentrage en termes de gouvernance a également donné lieu à une réorganisation des travaux autour de cinq groupes de travail dans lesquels siègeront des représentants de la CGF:

- réglementation et circulation ;
- élaboration et la gestion de la plate forme de centralisation de la communication ;
- information aux collectivités ;
- élaboration des messages ;
- expérimentations et tests

La CGF co-animera avec TLF le groupe de travail chargé de la réglementation et de la circulation et continuera à réunir autant que de besoin son groupe de travail miroir.

Le comité de pilotage du Comité de concertation de la MGP sur la logistique du quotidien pendant les JOP a décidé de lancer la première phase d'un baromètre visant à collecter des informations précises et pertinentes auprès de l'ensemble des secteurs professionnels qui exercent une activité en milieu urbain, pour évaluer les retombées des Jeux Olympiques et Paralympiques sur leurs activités respectives, et de comprendre comment les entreprises envisagent à la fois de faire face aux défis induits par ces événements mais aussi d'exploiter les opportunités qui en découleront.

La participation des entreprises des commerces de gros à cette enquête est donc essentielle pour éclairer les décisions et actions stratégiques à venir. Les informations recueillies aideront à mieux appréhender les

dynamiques propres au secteur, à faciliter la collaboration entre les entreprises, les organisateurs des Jeux et les services de l'État. Les informations recueillies aideront à mieux appréhender les dynamiques propres à votre secteur, à faciliter la collaboration entre les entreprises, les organisateurs des Jeux et les services de l'État.

Pour répondre à l'enquête dont le traitement préservera l'anonymat [CLIQANT ICI](#).

Date limite pour compléter le formulaire : **VENDREDI 15 DECEMBRE 2023**

## Pérennisation de la voie réservée sur le périphérique parisien après les JOP ?

L'avant-projet du plan climat 2024-2040 présenté par la Mairie de Paris le 22 novembre prévoit d'abaisser la vitesse sur le périphérique à 50 km/h après les Jeux olympiques 2024 et de pérenniser la voie réservée à la circulation des athlètes et des personnes accréditées pendant les JO au profit du covoiturage et des transports en commun. Ce nouveau plan climat sera soumis à consultation entre mars et avril 2024, en vue d'une adoption définitive au printemps prochain.

Si l'annonce des 50 km/h sur le périphérique parisien a été jugée « trop brutale » et « prématurée » par Clément Beaune qui met en avant une absence de consultation des collectivités voisines, de la région Île-de-France ou du département de Seine-Saint-Denis, le ministre des Transports a en revanche considéré que la pérennisation d'une voie réservée sur le périphérique après les JO était une mesure intéressante.

[Plan climat de la ville de Paris](#)

## II. Transition écologique

### Objectif non atteint de réduction de l'intensité carbone des carburants destinés aux transports

Le [rapport sur la qualité des carburants](#) publié par la Commission européenne le 24 octobre met en évidence que la France n'a pas atteint son objectif de réduction de l'intensité carbone des carburants destinés aux transports. Fixée par la législation de l'UE à 6% au 31 décembre 2020 par rapport à 2010 la baisse de cette intensité en France n'est à l'échéance que de 4,4%. Seuls treize États membres ont rempli leurs objectifs, faisant qu'à l'échelle de l'UE la baisse n'est que de 5,5%. La raison tient principalement au fait qu'en 2021 l'approvisionnement en carburant dans l'UE est resté très largement dominé par les carburants fossiles (93,3 %), suivis par les biocarburants (6,7 %) et par l'électricité (0,03 %). Cette réalité rappelle que la performance environnementale de la France pour sa production d'électricité d'origine nucléaire ne compense pas le fait que les énergies nécessaires aux transports et au chauffage sont aux 2/3 d'origine fossile.

### Le report modal : un levier important de décarbonation des flux logistiques

Les grossistes qui confient leurs flux logistiques à des prestataires, ou qui transportent en totalité ou en partie leurs marchandises, ont aujourd'hui la possibilité de se faire accompagner au report modal. Il existe en effet une application numérique qui vise à faciliter le transport de marchandises vers les modes ferroviaires et/ou fluviaux.

Si décarboner votre transport est un réel enjeu pour vous, des webinaires sont organisés par [Al Cargo](#) afin d'expliquer aux entreprises comment tester gratuitement l'éligibilité de leurs flux au report modal sur la plateforme numérique baptisée **Appel d'aiR**.

Les dates disponibles sont les suivantes :

- le 16 novembre 2023 de 13 :00 à 13 :40

Lien d'inscription : <https://events.teams.microsoft.com/event/678e0258-8239-4812-b245-3ff78e29ab21@3b807794-5c4f-40a8-9c9e-1e36d37cd6d1/registration>

- le 5 décembre 2023 de 10 :00 à 10 :40

Lien d'inscription : <https://events.teams.microsoft.com/event/a12ecc1c-3632-4c4f-8e9e-361c97a8009b@3b807794-5c4f-40a8-9c9e-1e36d37cd6d1>

- le 19 décembre 2023 de 10 :00 à 10 :40

Lien d'inscription : <https://events.teams.microsoft.com/event/887d3b45-b41a-4533-8ec9-b1c4a8ce1077@3b807794-5c4f-40a8-9c9e-1e36d37cd6d1>

## Appel à projet remove

REMOVE est un programme CEE qui a pour objectif, d'une part, d'accélérer le report modal de la route vers les modes de transport massifiés fluviaux, ferroviaires et maritime, et d'autre part, d'accompagner l'amélioration des performances énergétiques et environnementales des flottes de transport massifiées de marchandises (fluviales, ferroviaires, cabotage maritime et pêche professionnelle), ainsi que des moyens de manutentions associés.

L'appel à projets REMOVE vise à accorder des aides financières à des projets de report modal de la route vers les modes de transports massifiés, et à permettre de renforcer les connaissances et les compétences nécessaires pour développer des solutions de transport efficaces, générant des gains d'émissions de GES ainsi que des gains énergétiques. Il contribuera à créer une dynamique visant à renforcer le recours aux modes massifiés avec des objectifs extrêmement ambitieux. Les 3 secteurs des modes de transports massifiés de la convention sont concernés (ferroviaire, fluvial et maritime).

Les cibles de cet appel sont les chargeurs, les commissionnaires, les transporteurs, les compagnies maritimes en situation de « carrier haulage » ou encore les opérateurs des services fluviaux, qui sont à l'initiative des nouvelles actions de report modal.

Date d'ouverture : 30 octobre 2023

Date de clôture : 26 janvier 2024

[ReMoVe - Dispositif ReMo | Entreprises | Agir pour la transition écologique | ADEME](#)

## Webinaire Info GES du transport : comprendre, calculer et partager ses émissions de gaz à effet de serre

L'objectif du webinaire qui se tiendra le mardi 05 décembre à 15h30 est, en 30 mn suivies de 15 mn de questions/réponses, de vous proposer des clés pour mieux comprendre, calculer et partager l'information GES dans vos activités de transport et de logistique.

Au programme :

- Le contexte normatif Européen et Français ainsi que les objectifs de réduction des émissions les plus récents en date.
- La méthodologie de calcul d'émission de GES en s'appuyant sur le programme EVE et ses outils gratuits de mise en place d'indicateurs environnementaux pertinents.

[Pour vous inscrire](#)



ENGAGEMENTS  
VOLONTAIRES POUR  
L'ENVIRONNEMENT  
Transport et logistique



FRET 21  
Les chargeurs s'engagent



EVcom  
Les commissionnaires s'engagent



Objectif CO<sub>2</sub>  
Les transporteurs s'engagent



PLATEFORME  
D'ÉCHANGE DE DONNÉES  
ENVIRONNEMENTALES  
TRANSPORT

## 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](mailto:c.rose@cgf-grossistes.fr) et Cécile Bayle – 01 42 12 51 39 – [cgf@aftral.com](mailto:cgf@aftral.com)

### III. Economie, énergie et fiscalité

#### Les coûts du TRM - Bilan 2023 et perspectives 2024

En 2023, l'inflation des coûts du TRM hors carburant atteint en moyenne annuelle + 6,3 %, tirée notamment par l'augmentation du poste conducteur : + 8 % pour les coûts salariaux (salaires + charges employeurs) et + 6,4 % pour les indemnités de déplacement.

Pour 2024, le CNR prévoit une inflation des coûts hors carburant proche de + 6,8 %. L'élément prédominant demeure le coût de personnel de conduite : + 10 % en moyenne annuelle sur les coûts salariaux. Parmi les autres postes en forte augmentation, citons la maintenance des véhicules dont la prévision de hausse s'élève à + 5,2 %.

Téléchargez l'étude pour découvrir les évolutions poste par poste assorties d'explications détaillées.

Le document ci-joint a été publié aujourd'hui sur le site web du CNR : [Coûts du TRM - Bilan 2023 et perspectives 2024](#)

#### Références de prix d'offres d'électricité hors taxes pour l'année 2024

La commission de régulation de l'énergie (CRE) publie des références de prix d'offres d'électricité hors taxes pour l'année 2024, à destination des petites et moyennes entreprises (PME), les collectivités territoriales et les acheteurs soumis au code de la commande publique (tels que les bailleurs sociaux), qui sont actualisées tous les mardis.

Les références de prix publiées par la CRE ont pour vocation de permettre aux PME et aux collectivités locales amenées à souscrire ou renouveler un contrat de fourniture pour 2024 de s'assurer que les offres de leurs fournisseurs sont compétitives et reflètent bien la réalité des coûts d'approvisionnement, sur la base d'une référence construite sur une méthodologie transparente, neutre et non discriminatoire.

[Pour en savoir plus](#)

#### Coûts de l'entrée en vigueur du marché des quotas carbone dans le transport maritime au 1<sup>er</sup> janvier 2024

Maersk, Hapag-Lloyd, CMA CGM et Evergreen viennent de publier pour certains des principaux trafics impactés. (cf. tableaux) leurs estimations des surcharges découlant de leur intégration dans le marché carbone européen du transport maritime qui entrera en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2024. Ces données vont permettre aux chargeurs et aux transitaires européens, et par ricochet à leurs clients, d'appréhender l'impact des nouvelles réglementations de l'UE en matière d'émissions de gaz à effet de serre sur les coûts du fret maritime conteneurisé.

Ces données ont été établies sur la base de la valeur actuelle du marché des quotas de carbone, de 90 € par tonne de CO2.

CONTENEUR DRY	CMA CGM	MAERSK	HAPAG-LLOYD	EVERGREEN
Trade	Surcharge €/EVP	€/FFE	€/EVP	€/EVP
Asie - Europe du Nord	25	70	12	27
Europe du Nord - Asie	N.C	46	N.C	14
Asie - Méditerranée	20	N.C.	N.C	23
Méditerranée - Asie	N.C	N.C	N.C	9
Europe du Nord - Amérique du Nord	43	81	9	33
Amérique du Nord - Europe du Nord	N.C	58	N.C	19
Europe du Nord - Amérique du sud (Ouest)	43	83	12	33
Amérique du sud (Ouest) - Europe du Nord	N.C.	74	N.C	19
Europe du Nord-Méditerranée	25	41	N.C	20
Méditerranée - Europe du Nord	N.C	41	N.C	21
Intra-Méditerranée	25	45	N.C	17
Intra-Europe	37	22	N.C	35
Europe du Nord - Afrique de l'Ouest	N.C	152	17	14
Europe du Nord - Moyen-Orient	N.C	32	12	N.C

CONTENEUR REEFER	CMA CGM	MAERSK	HAPAG-LLOYD	EVERGREEN
Trade	Surcharge €/EVP	€/FFE (40 pieds)	€/EVP	\$/EVP
Asie - Europe du Nord	40	105	31	41
Europe du Nord - Asie	N.C	69	N.C	21
Asie - Méditerranée	30	N.C	N.C	35
Méditerranée - Asie	N.C	N.C	N.C	14
Europe du Nord - Amérique du Nord	65	122	16	50
Amérique du Nord - Europe du Nord	N.C	87	N.C	29
Europe du Nord - Amérique du sud (Ouest)	60	125	21	50
Amérique du sud (Ouest) - Europe du Nord	N.C.	74	N.C	29
Europe du Nord - Méditerranée	35	62	N.C	30
Intra-Méditerranée	40	68	N.C	26
Intra-Europe	48	33	N.C	53
Europe - Afrique de l'Ouest	N.C	228	29	21
Europe du Nord - Moyen-Orient	N.C	48	22	N.C.

## IV. Réglementation et jurisprudence nationales et européennes

### Vers une possible invalidation juridique d'une disposition phare du Paquet routier européen

Sur plainte de plusieurs Etats membres (Lituanie, Chypre, Bulgarie, Roumanie, Hongrie, Malte et Pologne), la cour de justice de l'Union européenne (CJUE) pourrait annuler l'une des dispositions phare du paquet mobilité consistant à imposer le retour du camion dans son État d'origine toutes les huit semaines. Telles sont en tous cas les conclusions de l'avocat général de la CJUE sur la base du fait que cette mesure n'aurait pas l'objet d'une étude d'impact économique, sociale et environnementale et qu'elle serait donc entachée de disproportion.

### La compensation sauvage et unilatérale demeure prohibée

Dans une affaire qui opposait un transporteur routier et son client, un arrêt de la cour d'appel de Bordeaux du 7 novembre 2023 vient rappeler très opportunément que des créances croisées ne pouvaient se compenser entre elles qu'à la condition d'être **fongibles, certaines, liquides et exigibles**. Il s'agissait en l'occurrence d'une compensation que le client prétendait vouloir faire entre des pénalités qu'il avait facturées à son prestataire, mais que celui-ci contestait, et le paiement du transport. Rappelons que les contrats type de transport routier interdisent l'imputation unilatérale de refacturation au titre de pertes et d'avaries sur le prix du transport.