

Veille & Action n°22 – Avril 2025

Sommaire

Le dernier numéro du magazine du Commerce de gros, BtoB News, est disponible !.....	2
Webinaire CGF : comment bien acheter son électricité ? 3 juillet 9h00.....	2
I. Logistique urbaine.....	3
Impact positif de la zone à faibles émissions (ZFE) francilienne sur l'atteinte des nouvelles valeurs limites de polluants atmosphériques.....	3
ZFE-m to be or not to be ?	3
ZFE de Lyon : décalage d'au moins 2 ans de l'interdiction des Crit'Air 2.....	3
Homologation des radars automatiques destinés aux zones à faibles émissions.....	4
Sursis prolongé jusqu'en septembre pour la ZTL de Paris centre.....	4
Retours positifs des 50 km/h sur le périphérique.....	4
II. Transition écologique.....	5
ETS 2 en 2027 - la France maintient sa prudence.	5
Les Certificats d'économie d'énergie ont le vent en poupe.....	5
Assouplissement des règles de couverture des parkings en ombrières	5
Ralentissement du rythme de baisse des émissions de CO2.....	5
Projet de législation européenne sur le verdissement des flottes d'entreprises	6
Les leviers de décarbonation du transport routier de marchandises selon l'ONG Transport & Environment.....	6
Décarbonation : les carburants liquides font partie de l'équation.....	6
III. Economie, énergie et fiscalité.....	7
Note de conjoncture logistique de TLF	7
Conjoncture toujours très dégradée dans le Transport Routier de Marchandises (TRM) au 1er trimestre 2025.....	7
Lancement de la conférence sur le financement des mobilités - Ambition France Transports.....	7
Publication des « Indices VUL » du 1er Trimestre 2025	8
Programme innovation logistique 2025 - AMI ouvert jusqu'au 5 mai 2025.....	9
Création d'une alliance européenne des services de l'automobile.....	9
Classement TRM des pavillons européens 2023.....	9
Rapport annuel 2025 de l'observatoire du transport combiné.....	9
Interdiction de chargement et de déchargement par les conducteurs routiers – la CGF maintient son opposition.....	10
IV. Réglementation et jurisprudence.....	10
Accord du Parlement et du Conseil européens sur la révision de la directive relative aux permis de conduire.....	10

Le dernier numéro du magazine du Commerce de gros, BtoB News, est disponible !

Ce 54ème numéro titre sur l'IA : l'intelligence artificielle va-t-elle révolutionner le commerce de gros ?

C'est à cette question qu'a tenté de répondre la journaliste Anne Denis à travers de nombreux témoignages de grossistes et d'experts.

Oui, l'IA offre des perspectives de gains de productivité dans la plupart des métiers, de la logistique au commercial en passant par les RH. A condition de prendre également en compte ses limites, ses risques et ses coûts cachés.

Une vision que partage le sénateur Patrick Chaize co-auteur du rapport « Les nouveaux développements de l'intelligence artificielle » interviewé dans ce numéro.

Dans ce BtoB NEWS également :

- Une interview du Président de la FICIME Alain Rosaz qui revient sur son parcours et les enjeux auxquels sont confrontées les entreprises de la mécanique et l'électronique ;
- Le témoignage d'Hugo qui a découvert le commerce de gros à travers un stage chez un grossiste en fruits et légumes à Rungis, Bratigny, adhérent à l'UNCGFL ;
- Un éclairage sur la loi de finances et la Loi de financement de la Sécurité sociale 2025 par le cabinet Barthelemy ;
- Le sujet du verdissement des flottes de véhicules et celui des voies réservées sur le réseau francilien ;
- ... Et tous les sujets économiques, fiscaux, environnementaux, RH/sociaux, européens...qui font l'actualité du commerce de gros et de la CGF

- [A feuilleter](#)
- [A télécharger](#)

Webinaire CGF : comment bien acheter son électricité ? 3 juillet 9h00

Dans le cadre du cycle de webinaires que la CGF a lancé en début d'année nous vous informons que celui du jeudi 3 juillet sera consacré à l'achat d'électricité.

[Pour vous inscrire](#)



CGF
Confédération des
Grossistes de France

WEBINAIRE

La CGF organise un webinaire pratique et opérationnel :

Le jeudi 3 juillet 2025
de 9h00 à 10h00

Comment bien acheter son électricité ?

Objectif du webinaire :

- Décrypter le fonctionnement du marché de l'électricité et les facteurs qui l'influencent,
- Identifier et utiliser les leviers d'optimisation de l'achat de l'électricité,
- Gérer les risques,
- Identifier les enjeux et mesurer les impacts de certaines clauses contractuelles

Présenté par Jérémie Rivera,
responsable Grands comptes du cabinet SIRENERGIES

I. Logistique urbaine

Impact positif de la zone à faibles émissions (ZFE) francilienne sur l'atteinte des nouvelles valeurs limites de polluants atmosphériques

Airparif, association chargée de la surveillance de la pollution de l'air en Île-de-France a publié son bilan 2024 qui fait état de la poursuite de la baisse tendancielle des émissions qui ont été globalement divisées par deux depuis 2005. Si les valeurs limites applicables depuis 2008 devraient être respectées dans un futur proche sur la quasi-totalité de l'Île-de-France, les abords des grands axes de circulation présentent encore des dépassements, notamment pour le dioxyde d'azote (NO₂). En revanche, si on se projette avec les valeurs limites réglementaires qui seront applicables en 2030 20% des Franciliens (soit 2,6 millions de personnes) seraient exposés à des dépassements, une part qui s'élèverait à 85% si les limites fixées par l'organisation mondiale de la santé (OMS) étaient applicables. Airparif estime que le respect des politiques en place, notamment la ZFE-m de la métropole du Grand Paris, permettrait de se conformer aux futures valeurs limites sur la grande majorité de l'Île-de-France d'ici 2030.

[Voir les résultats](#)

ZFE-m to be or not to be ?

Après que la commission spéciale sur la simplification a voté le 26 mars la suppression des zones à faibles émissions portée par la droite républicaine et le rassemblement national une note de la Direction générale du Trésor et du Secrétariat général des affaires européennes (SGAE) datée du 28 mars chiffre à au moins 3,3 Mds€ le coût pour la France de cette suppression. Il faut rappeler que les objectifs d'amélioration de la qualité de l'air font l'objet d'un encadrement européen qui fixe des objectifs assortis de subventions versées aux états pour les atteindre et de sanctions pour ceux qui ne les atteignent pas (la carotte et le bâton). Pour 2025 la France s'exposerait à ne pas pouvoir bénéficier de 3,3 Mds€ et au risque de devoir rembourser plus d'1 Md€ de subventions déjà perçues. Dans la mesure où la note du SGAE conclut à la nécessité de maintenir les ZFE plusieurs amendements ont été déposés pour les rétablir, tandis que d'autres visent à adapter le dispositif des ZFE ; il pourrait s'agir d'instaurer une ZFE seulement dans les agglomérations qui dépassent le seuil d'émissions polluantes, à savoir Paris et Lyon et de laisser les agglomérations de plus de 150 000 habitants libres de créer ou pas une ZFE. Le Pass ZFE mis en place à l'initiative des agglomérations pourrait devenir obligatoire, au titre de mesures d'accompagnement. Certains amendements proposent également de clarifier le cadre des dérogations et de réformer le classement Crit'Air.

En marge de ces discussions parlementaires Agnès Pannier-Runacher, ministre de la Transition écologique, a annoncé le 2 avril qu'elle proposerait à ses homologues Catherine Vautrin (Travail, Santé et Solidarités) et François Rebsamen (Aménagement et Décentralisation) un « Roquelaure de la qualité de l'air », qui serait organisé en avril et dont l'objectif serait de « repartir des problèmes de santé publique que pose la pollution de l'air et réunir les élus des territoires où la qualité est significativement en deçà des recommandations de l'OMS (Organisation mondiale de la santé), pour faire des propositions concrètes en vue d'améliorer les dispositifs existants ». Cette initiative est pour l'instant restée sans suite.

ZFE de Lyon : décalage d'au moins 2 ans de l'interdiction des Crit'Air 2

L'ultime étape de la ZFE lyonnaise – à savoir l'interdiction des véhicules diesel – était initialement fixée au 1^{er} janvier 2026. La métropole vient d'annoncer le report de cette étape en 2028 et n'exclut pas de l'abandonner en cas d'amélioration de la qualité de l'air.

Rappelons que cette mesure d'interdiction des Crit'Air 2 n'est pas prévue par la loi climat et résilience qui a fixé le calendrier jusqu'en 2025 et l'interdiction des Crit'Air 3 à Lyon et Paris depuis le 1^{er} janvier 2025.

Homologation des radars automatiques destinés aux zones à faibles émissions

L'arrêté relatif à l'homologation des radars automatiques destinés aux zones à faibles émissions a été notifié à Bruxelles le 27 mars. Cet arrêté et son annexe composée du cahier des charges des radars est pris en application de la loi d'orientation des mobilités qui donne la possibilité aux services de police, de gendarmerie ou de police municipale de mettre en place un système de contrôle automatisé des véhicules dans les ZFE afin de constater des infractions. Ce dispositif de contrôle-sanction avec lecture de plaque ne sera pas opérationnel avant les élections municipales de mars 2026.

Sursis prolongé jusqu'en septembre pour la ZTL de Paris centre

Un article du Parisien, largement repris sur le [site d'Auto-Plus](#) a annoncé que la mise en place des contrôles de la ZTL à Paris, initialement fixée au 2 mai serait repoussée à septembre 2024. La mairie invoque des difficultés sur les modalités de contrôle, hésitant entre une déclaration préalable en ligne et la présentation d'un justificatif.

« La mairie de Paris avait promis une période pédagogique de six mois sans PV. Celle-ci devait prendre fin en mai 2025 mais, bonne nouvelle, selon les informations de nos confrères du Parisien, cette période devrait s'étendre jusqu'à septembre 2025. Les journalistes du Parisien affirment que ce report de quatre mois serait dû à la complexité technique et administrative de la mise en place du dispositif. Un système de contrôle automatisé reposant sur la vidéosurveillance est en cours d'installation et devrait être capable de repérer les plaques des véhicules en infraction, puis de vérifier s'ils disposent ou non d'un justificatif valide. (.../...) Toujours selon le Parisien, deux options sont à l'étude pour justifier sa présence dans la ZTL : une déclaration en ligne ou la présentation d'un justificatif (résidence, activité, intervention). En cas d'infraction, une amende de 135 euros est prévue. »

Rappelons que la CGF a défendu le principe de la présentation d'un document papier ou dématérialisé pour justifier la présence d'un véhicule dans la ZTL. Elle n'a soutenu le justificatif sous forme d'un « laisser-passer » universel de type vignette ou QR code obtenu sur une plateforme numérique que s'il réunirait les conditions suivantes :

- Valoir droit à circuler dans la ZTL et être exclusif de tout autre document à présenter, au contraire de quoi autant rester sur l'option du justificatif sous forme libre
- Être valable pour une durée indéterminée, au minimum un an renouvelable, exclusivement de toute mise à jour ou actualisation selon l'usage du véhicule
- Être attaché à l'immatriculation d'un véhicule
- Être délivré sur la base d'une attestation sur l'honneur de l'entreprise indiquant que le véhicule est appelé à circuler régulièrement dans la ZTL
- Être commandé sur une plateforme digitale et être délivré en quasi-temps réel (sur le modèle des badges d'entrée sur les salons professionnels délivrés par voie électronique aussitôt après la demande effectuée en ligne).
- Être apposé sur le pare-brise du véhicule pour être visible des forces de l'ordre mais pouvant également être présenté sur tout autre support numérique ou non.

Retours positifs des 50 km/h sur le périphérique

L'Atelier parisien d'urbanisme (Apur) a analysé les effets de la baisse de la vitesse sur le périphérique, cinq mois après sa mise en place. Et tous les voyants sont au vert : bruit, embouteillages, pollution et accidents. Depuis l'abaissement de la vitesse de la circulation sur le Boulevard périphérique à 50 km/h, le 1er octobre 2024, l'Atelier parisien d'urbanisme (Apur) analyse les impacts sur la population riveraine au regard de 8 indicateurs (vitesse jour, nuit, trafic, congestion, accidentologie, air NO2, PM10, bruit)

L'analyse conforte les tendances observées sur les premiers mois d'application de la limitation de vitesse à 50 km/h. Elle révèle en particulier quatre conséquences :

- **Le taux d'embouteillage baisse de 16% avec un débit de véhicules légèrement en baisse**

- **Le nombre d'accidents diminue fortement : -17% pour les 5 mois observés en comparaison à la même période l'année précédente.**
- **Les nuisances sonores, particulièrement la nuit, sont en retrait.**
- La mesure des émissions de NO₂ et des PM₁₀ est une donnée complexe à analyser : **les mois d'octobre 2024 à février 2025 font apparaître une baisse de ces concentrations** de -12% pour les NO₂ et de -6% pour les PM₁₀.

[Voir l'indicateur](#)

II. Transition écologique

ETS 2 en 2027 - la France maintient sa prudence

L'extension en 2027 du marché européen du carbone à la route et aux bâtiments continue d'inquiéter la France qui y voit un risque d'embrasement social. Dans un texte qu'elle a remis lors du dernier conseil environnement le 27 mars elle insiste sur la nécessité d'assurer l'acceptabilité politique et sociale du mécanisme et plaide pour la révision de la réserve de stabilité de marché (où des quotas carbone sont stockés et peuvent être reversés dans le marché) qui serait une solution pour augmenter le nombre de quotas sur l'ETS2, et ainsi diminuer le prix du CO₂. La France, contrairement à d'autres pays européens dont la Pologne, la république tchèque, la Slovaquie et l'Estonie qui souhaitent un report de 2 ans, voire l'annulation du dispositif, considère qu'il coûterait beaucoup plus cher de ne rien faire et est sur une ligne consistant à en limiter les impacts.

Les Certificats d'économie d'énergie ont le vent en poupe

Fort du succès rencontré en 2024 par le leasing social le gouvernement a annoncé aux termes du conseil de planification écologique qui s'est tenu le 31 mars vouloir renouveler l'opération en septembre 2025. Ce nouveau dispositif de location de voiture électrique à bas coût n'est pas encore détaillé mais certains professionnels du secteur évoquent une fourchette d'aide de l'ordre de 6 000 à 7 000 euros par voiture, soit moitié moins que pour le premier dispositif. En revanche, le gouvernement a confirmé que le financement de ce leasing sera assuré par les Certificats d'économie d'énergie.

Assouplissement des règles de couverture des parkings en ombrières

L'article 40 de la loi APER (accélération pour la production d'énergies renouvelables) a fixé le calendrier d'équipement des parcs de stationnements de plus de 1500 m² en ombrières photovoltaïques. Dans le cadre de la préparation du décret d'application de la loi la CGF s'était mobilisée pour exclure de l'obligation les surfaces correspondant aux voies de circulation empruntées par les poids lourds. Faute d'être parvenue à convaincre l'administration de retenir cette exemption, la CGF s'est appuyée sur le projet de loi DDADUE (dispositions diverses d'adaptation au droit de l'union européenne) pour inscrire dans la loi, par voie d'amendement cet assouplissement.

La CGF a fait adopter en commission paritaire cette exclusion des voies et cheminements de circulation empruntés par les poids lourds de 7,5 tonnes, de la superficie servant au calcul de celle qui doit être équipée d'ombrières photovoltaïques (article 26 du texte dont la publication au JO est attendue).

Ralentissement du rythme de baisse des émissions de CO₂

Selon l'[estimation annuelle](#) du Citepa publiée le 28 mars les émissions de gaz à effet de serre de la France ont baissé de 1,8 % en 2024. Un rythme de diminution trois fois moindre qu'en 2023 (- 5,8 %). C'est encore la production d'énergie qui a porté la baisse globale (- 11,6 %), tandis que les transports et le bâtiment marquent le pas. Le baromètre évalue les émissions du secteur des transports à 126 Mt CO₂e en 2024, soit une baisse de 0,7 % par rapport à 2023. Selon l'organisme, le secteur semble s'écarter de la trajectoire indicative définie par la deuxième stratégie nationale bas carbone qui prévoyait un niveau de 120 Mt CO₂e en 2024. Ces chiffres constituent un message en direction du secteur des transports dont les efforts sont appelés à redoubler.

Le même [baromètre annuel](#) du Citepa indique que les émissions de composés organiques volatils sont reparties à la hausse et ce alors même qu'ils baissaient d'année en année depuis 2015, montre une poursuite de la baisse des émissions de dioxydes d'azote (NOx) en 2024 (- 2,7 %), moindre toutefois qu'en 2022 et 2023 (près de - 7 %) et que les particules fines (PM2,5) ont décliné de 1,5 % l'année dernière, et de 20 % entre 2019 et 2024. Une tendance baissière notamment liée à la réduction du chauffage au fioul et au gaz naturel, résultant elle-même de plusieurs facteurs (prix de l'énergie, hivers doux, conversion à l'électrique...).

Projet de législation européenne sur le verdissement des flottes d'entreprises

Dans la perspective de la présentation en 2025 par la commission européenne d'une proposition législative sur le verdissement des flottes des entreprises, les groupes politiques représentés au parlement européen restent divisés. Les Conservateurs et Réformistes (ECR, droite) s'opposent à tout objectif obligatoire dans le futur texte. Le PPE (droite) est sur la même ligne et s'interroge en opportunité sur la nécessité d'une proposition, considérant que les entreprises ne devraient pas se voir imposer d'objectifs contraignants uniquement parce qu'elles sont des entreprises. A gauche, le S&D souligne l'importance de contraindre la transition d'un certain pourcentage des flottes vers des véhicules zéro émission dans un délai spécifique et appelle à appliquer l'obligation aux voitures, VUL, bus et poids lourds. Les Verts fixent déjà des seuils contraignants : 50 % de véhicules électriques parmi les nouvelles voitures des grandes entreprises en 2027 et 100 % en 2030. Pour les camions et autocars, l'objectif est d'aller vers le 100 % zéro émission d'ici à 2035, « avec une certaine flexibilité » quant au rythme.

Les leviers de décarbonation du transport routier de marchandises selon l'ONG Transport & Environment

Dans la perspective d'atteindre le taux de 50% de camions neufs électriques en 2030 prévu par le Secrétariat général à la planification écologique et alors que les projections de la Chambre Syndicale Internationale de l'Automobile et du Motocycle (CSIAM) tablent sur une part de camions électriques neufs entre 4 % et 5 % des ventes de véhicules neufs en 2025, l'ONG propose trois leviers pour accélérer l'électrification du parc de véhicules lourds.

- 1° faire contribuer financièrement (et temporairement) les chargeurs pour alimenter un fonds à destination des TPE-PME.
- 2° une extension, pendant cinq ans, de la taxe incitative à l'utilisation des énergies renouvelables (Tiruert), à la recharge en dépôt privé, alors qu'elle ne s'applique aujourd'hui qu'à la recharge publique
- 3° une application pleine de la partie de la directive eurovignette qui prévoit une indexation des péages des camions thermiques sur leurs émissions de CO₂.

Décarbonation : les carburants liquides font partie de l'équation

Dans un contexte où la demande en carburants routiers d'origine fossile baisse de 1 % par an contre 6 % espérée dans la Programmation pluriannuelle de l'énergie, l'UFIP Energies et Mobilités prédit que la transition énergétique sera plus longue que prévue et considère par conséquent que les carburants liquides bas carbone (HVO et XTL) peuvent constituer une passerelle pour atteindre les objectifs de décarbonation de l'Europe et de la France. Cela vaut tout autant pour les poids lourds pour lesquels le gazole reste largement prédominant que pour les voitures dont le taux de renouvellement du parc en circulation est de 6 % par an sur un volume de près de 41 millions d'unités.

Lors de son dernier « point marché », l'UFIP E & M pronostiquait une stabilité du prix du gazole - on a vu que la baisse des cours du pétrole entraînait une baisse des prix à la pompe, et que hors « nouveaux » événements géopolitiques, les paramètres susceptibles de faire varier à la hausse le prix du B7 sont liés aux dispositifs des certificats d'économie d'énergie et à l'incorporation des biocarburants. En 2024, ils ont représenté un surcoût respectif de 8 et 5,8 cts€. Hors TVA, les taxes collectées sur les carburants rapportent 31 Mds€ à l'Etat et aux collectivités territoriales rappelle l'UFIP E & M

[Lien vers le PDF de l'UFIP](#)

III. Economie, énergie et fiscalité

Note de conjoncture logistique de TLF

La dernière publication statistique du ministère des Transports renseigne une baisse d'activité de 1,5 % sur l'ensemble de l'année, comparativement à l'année précédente ; et -5,9 % sur deux ans. C'est là le pendant d'une consommation française en biens encore à la peine. L'indice des coûts d'exploitation des entrepôts, produit par le Comité National Routier (CNR) en partenariat avec l'Union TLF, progresse une fois encore plus rapidement que l'inflation générale des prix à la consommation. Au 4^{ème} trimestre, les charges logistiques se sont alourdies de 2,9 % sur un an ; tandis que l'inflation française s'est réduite à 1,3 %.

[Télécharger la note de conjoncture de la logistique](#)

Conjoncture toujours très dégradée dans le Transport Routier de Marchandises (TRM) au 1^{er} trimestre 2025

La FNTR présente son enquête de conjoncture du transport routier de marchandises (TRM) pour le 1er trimestre 2025.

Les indicateurs de conjoncture se maintiennent à un niveau extrêmement bas, sans perspective d'amélioration à moyen terme.

Les chefs d'entreprise (55%) constatent une baisse de l'activité au 1er trimestre 2025. Ils ne prévoient aucune amélioration, tout au plus une stabilisation.

Les effectifs de conducteurs stagnent à bas niveau au cours des trois derniers mois. Il n'est pas envisagé d'évolution positive. Les deux indicateurs se trouvent en deçà de leurs moyennes de long terme.

Les investissements régressent encore au 1er trimestre 2025. Il s'agit quasiment exclusivement de renouvellement du parc.

Les chefs d'entreprise (60%) sont insatisfaits de la situation de leur entreprise selon le baromètre de la FNTR, tandis que 24% restent dans l'expectative.

[Télécharger la note de conjoncture](#)

Lancement de la conférence sur le financement des mobilités - Ambition France Transports

C'est le 5 mai à Marseille que sera lancée la conférence sur le financement des mobilités présidée par Dominique Bussereau, dont l'objectif sera de définir un modèle pérenne de financement des transports à travers les deux prismes des services et des infrastructures. L'accélération de la transition écologique du secteur, qui représente 30% des émissions nationales de gaz à effet de serre, le coût croissant de l'adaptation au changement climatique et le besoin d'améliorer l'offre de mobilité vont nécessiter des investissements croissants dans les infrastructures et services de transport collectifs décarbonés (ferroviaire, transports en commun locaux, fluvial). Ce besoin d'investissement supplémentaire s'inscrit dans un contexte de contraintes sur les finances publiques qui nécessite de préciser la répartition des rôles entre les différents financeurs et d'identifier des pistes de financement soutenables. La fin prochaine des concessions autoroutières historiques nécessite enfin de s'interroger sur le bon système de tarification et de gestion des autoroutes.

La conférence abordera quatre thématiques au cœur des enjeux de financement des mobilités.

La première thématique concerne le modèle économique des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) qui font face à un enjeu de développement de l'offre de transports décarbonés (bus, cars, métro, tramways, trains, vélo) pour remplir les objectifs de décarbonation du secteur et, pour les plus grandes d'entre elles, de déploiement de **services express régionaux métropolitains (SERM)** afin de mieux relier les métropoles à leurs périphéries. Cet accroissement de la mobilité nécessite de s'interroger sur l'évolution des ressources financières des AOM.

La seconde thématique concerne l'avenir du réseau routier structurant, dans un contexte de fin des contrats historiques de concessions autoroutières entre fin 2031 et fin 2035. La conférence serait l'occasion de préparer cette échéance en objectivant de manière transparente les options possibles en matière d'investissements nécessaires dans le réseau routier structurant pour faire face à l'adaptation au changement climatique et à la décarbonation, d'évolution de la tarification de la route et de mode de gestion des autoroutes.

La troisième thématique concerne le modèle de financement des infrastructures et des services de transport ferroviaire de voyageurs. Les travaux pourront proposer un modèle de financement pour les investissements supplémentaires dans la régénération et la modernisation du réseau ferroviaire, qui constituent une priorité pour préserver la qualité du réseau, la disponibilité des infrastructures et accroître l'offre. Ils pourront préciser les modalités de financement des dessertes grande vitesse d'aménagement du territoire, actuellement financées par SNCF TGV, dans un contexte d'accroissement du nombre de nouveaux entrants sur le marché des opérateurs ferroviaires. Ils objectiveront enfin les modalités de financement des grands projets, notamment la part respective des différents financeurs.

La dernière thématique concerne le financement du verdissement du transport de marchandise, qui pèse pour environ 13% des émissions nationales de GES et pour lequel les objectifs de la SNBC pour diminuer ces émissions à horizon 2030 sont particulièrement ambitieux. Les travaux pourront préciser les **modalités de financement des investissements nécessaires au report modal vers les modes massifiés**, notamment la répartition entre financement de l'Etat, financement privé et financement des collectivités locales ; ils proposeront des pistes pour **améliorer la compétitivité coût et hors prix** du fret massifié, en examinant également, au-delà des investissements, le recours à des leviers règlementaires et fiscaux. Ils proposeront notamment un modèle économique pour les **bornes de recharge pour poids lourds**.

Des contributions sous forme de cahiers d'acteurs pourront être réalisées.

[Pour suivre les travaux et en savoir plus](#)

Publication des « Indices VUL » du 1er Trimestre 2025

Produits par le SNTL avec l'OTRE, calculés en partenariat avec le CNR (le Comité national routier), les indices d'évolution des coûts du transport léger au moyen de VUL (Indice livraison urbaine; Indice régional; Indice longue distance) paraissent chaque trimestre depuis début 2024, et ont un historique de données depuis 2021. Les indices du 1^{er} trimestre 2025 viennent d'être publiés.

Les évolutions des différents postes de coûts du 1^{er} trimestre 2025 par rapport au 4^e trimestre 2024 sont les suivantes :

- Gazole : +3,4% / T4 2024.
- Conducteur : +0,4% / T4 2024, due aux effets de la loi de financement de la Sécurité sociale pour 2025 sur le calcul de la réduction générale de cotisations patronales en cas de versement de prime de partage de la valeur.
- Matériel : +9,1% / T4 2024. Certaines composantes de l'indice sont actualisées au premier trimestre (prix de véhicule, assurances). Les calculs de coût de détention tiennent compte du taux de renouvellement des parcs. Les taux d'intérêt retenus dans ces calculs augmentent sur T1 2025.
- Péages : +0,9% / T4 2024. Les péages de classe 2 ont augmenté de +0,9% en moyenne en février 2025.
- Pneumatiques : +0,2% / T4 2024.
- Entretien-réparations : +1,2% / T4 2024
- Structure : +0,4% / T4 2024.

[Télécharger les indices VUL](#)

Programme innovation logistique 2025 - AMI ouvert jusqu'au 5 mai 2025

Créé à l'initiative de France logistique au titre de la réflexion engagée sur l'innovation logistique, cet appel à manifestation d'intérêt vise à identifier une première promotion de startups et PME proposant des produits ou services innovants à destination des acteurs de la logistique. Ce programme se déroulera sur une durée d'un an.

En complémentarité avec les initiatives et dispositifs déjà existants au niveau local ou national, ce programme vise à accompagner les acteurs français de l'innovation logistique, startups et PME, dans leur passage à l'échelle, en se focalisant sur les principales problématiques de croissance et les freins liés à leur développement.

Il propose d'apporter un accompagnement individuel et collectif pour les lauréats : mise en relation avec des partenaires et potentiels acheteurs privés ou publics, échanges avec des pairs, renforcement de la visibilité, appui sur des enjeux clés pour le développement de l'entreprise.

Pour être éligibles à participer au programme d'accompagnement, les entreprises doivent répondre aux critères suivants :

- être une PME selon la définition de l'Insee ;
- avoir son siège social implanté en France ;
- ne pas avoir plus de 20 ans d'existence ;
- proposer une ou plusieurs solutions innovantes, technologiques ou non, adressant des enjeux clés du secteur logistique (transport et entreposage de marchandises) ou un secteur adjacent.

[Pour en savoir plus](#)

Création d'une alliance européenne des services de l'automobile

Mobilians et ses homologues européens des services et des métiers de l'automobile s'unissent pour créer l'Automotive Mobility Europe (AME). Parmi ses huit membres, les Français de Mobilians, les Allemands de ZDK ou encore, Traxio (Belgique) et Bovag (Pays-Bas). Dans un [communiqué](#) diffusé le 25 mars, ils ont défini leurs priorités.

Classement TRM des pavillons européens 2023

La forte reprise du TRM européen observée après la période covid semble bel et bien prendre fin. Les deux principales composantes, le national et l'international, réagissent de la même manière.

Entre 2022 et 2023, le marché perd -3,2 %. La régression touche toutes les activités et pratiquement tous les pavillons. Si le national et l'international réagissent de la même façon dans leur globalité, c'est en particulier l'activité bilatérale qui souffre le plus avec -4,5 % en un an.

L'activité internationale occupe désormais près de 38 % du total, part relativement stable depuis 10 ans. L'activité entre pays tiers et le cabotage tirent l'international vers le haut, tandis que le national perd des parts, signe d'une européanisation croissante des transports routiers de marchandises.

Voir sur site web du CNR : [Classement TRM des pavillons européens 2023](#)

Rapport annuel 2025 de l'observatoire du transport combiné

Créé à l'initiative du Groupement National du Transport Combiné – GNTC, ce rapport offre une analyse complète du transport combiné rail-route et fleuve-route en 2023 et 2024, en France et en Europe.

[Observatoire du transport combiné](#)

Interdiction de chargement et de déchargement par les conducteurs routiers – la CGF maintient son opposition

Le ministre en charge des transports a confié en 2023 à l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD) une mission portant sur les conditions d'accueil des conducteurs routiers sur les sites de chargement et de déchargement et leur rôle dans les opérations. La CGF a été auditionnée par l'IGEDD à laquelle elle a adressé une contribution aux termes de laquelle elle défend le statu quo réglementaire.

Une seconde mission confiée au député Laurent Garcia a débouché sur un projet de rapport concluant à la nécessité d'interdire par la loi aux conducteurs routiers de plus de 3,5 tonnes de participer aux opérations de chargement et de déchargement, assortie de quelques 17 exceptions, et d'envisager d'étendre cette interdiction au transport pour compte propre. La CGF a vivement réagi à cette proposition tant sur la méthode que sur le fond.

Dans un courrier cosigné par ANIA, AUTF, CNEF, FCD, FMB et TLF, la CGF a interpellé le 8 avril 2024 Patrice Vergriete, ministre en charge des transports, pour lui demander de pas donner suite aux recommandations du rapport.

Les mêmes signataires se sont adressés à Philippe Tabarot pour lui confirmer leur totale opposition à cette interdiction de chargement/ déchargement et leur attachement à la préservation de la liberté contractuelle.

[Voir le courrier](#)

IV. Réglementation et Jurisprudence

Accord du Parlement et du Conseil européens sur la révision de la directive relative aux permis de conduire

L'accord auquel sont parvenus fin mars le Conseil et le Parlement européens contient notamment les mesures suivantes dont certaines sont de nature à réduire les tensions qui existent sur le recrutement de conducteurs routiers et à renforcer l'attractivité du métier :

- abaissement à 18 ans de l'âge minimum pour l'obtention d'un permis poids lourd ;
- introduction d'un système de conduite accompagnée à l'échelle européenne pour les jeunes dès 17 ans qui s'appliquera aux catégories de permis B, mais également sous certaines conditions aux permis C1 et C1E ;
- systématisation à l'échelle de l'UE de la reconnaissance par un État membre des permis de pays tiers alignés sur les normes UE ;
- introduction avant fin 2030 d'un permis numérique uniforme directement sur le téléphone portable des conducteurs ;
- Passage de 3,5 tonnes à 4,25 tonnes du poids maximal des véhicules couverts par le permis B pour ne pas désavantager les véhicules électriques et hybrides qui sont plus lourds.

Cet accord provisoire doit être formellement adopté par le Parlement et le Conseil européens, après quoi les États membres disposeront de quatre ans pour transposer la directive dans leur législation nationale.

Confédération des Grossistes de France