

## Veille & Action n°25 – Juillet- Août 2025

### Sommaire

Enquête de la CGF sur la sobriété et la décarbonation des entrepôts et bâtiments.....	2
Journée InTerLUD+ Paris Forum des images le 2 octobre 2025.....	2
Rendez-vous du transport et de la logistique éco-responsables - 16 octobre 2025.....	2
4 <sup>ème</sup> journée de la filière logistique - 12 novembre 2025.....	2
Riverdating 2025 – 3 et 4 décembre Lyon centre des congrès.....	3
Sécurité des agents des routes.....	3
<b>I. Logistique urbaine.....</b>	<b>3</b>
Quelles solutions de remplacement des ZFE ?.....	3
Surreprésentation des véhicules Crit'Air 3 sur Paris et Lyon.....	4
<b>II. Transition écologique.....</b>	<b>4</b>
Proposition d'I4CE pour accélérer la transition vers la voiture électrique.....	4
Feuille de route de l'Avere pour développer le marché du véhicule électrique d'occasion.....	4
Flottes professionnelles : une entreprise sur trois est en règle avec les objectifs de verdissement en 2025.....	5
Hierarchisation des actions de décarbonation dans le transport.....	5
Objectif climatique européen 2040 : un cadre moins prescriptif pour les États et les secteurs ?.....	6
Un écoscore et la neutralité technologique pour les poids lourds .....	6
Remise en cause du pouvoir de décarbonation des biocarburants.....	6
Baisse des émissions de CO <sub>2</sub> du transport routier mais ralentissement des baisses globales .....	7
Bonne performance CO <sub>2</sub> des véhicules électrique sur leur cycle de vie.....	7
Fin de partie pour l'hydrogène pour les voitures françaises.....	7
La transposition de l'ETS2 dans les transports patine sévèrement.....	8
Dialogue de haut niveau européen sur le verdissement des flottes d'entreprises.....	8
La mobilité et l'énergie au cœur des propositions de la « feuille de route verte » de <i>Renaissance</i> .....	8
Taxer davantage les poids lourds.....	8
<b>III. Economie, énergie et fiscalité.....</b>	<b>9</b>
Prolongement de l'exemption des péages routiers pour les poids lourds zéro émission .....	9
3 priorités pour le Conseil d'orientation des infrastructures (COI).....	9
Le CNR fait évoluer au 1er janvier 2026 son offre de référentiels sur le coût du gazole TRM.....	9
Publication des « Indices VUL » du 2 <sup>ème</sup> Trimestre 2025.....	10
La conjoncture du TRM au 2 <sup>ème</sup> trimestre 2025.....	10
Les conclusions de la conférence Ambitions France transports .....	11
Doublement du budget Transport de l'union européenne pour 2028-2034.....	13
Simplification de l'urbanisme et du logement.....	13
<b>IV. Réglementation et jurisprudence.....</b>	<b>13</b>
Définition des véhicules électriques à faible empreinte carbone.....	13
Pour un accord rapide sur les normes européennes sur les poids et dimensions des poids lourds.....	14

## Enquête de la CGF sur la sobriété et la décarbonation des entrepôts et bâtiments

La commission Transport & Logistique de la CGF élabore à la demande de ses instances dirigeantes une trajectoire de décarbonation à horizon 2030 des activités logistiques et de la mobilité des entreprises de commerce de gros, de négoce et de distribution.

Cette démarche gagnera en crédibilité si elle repose sur des données collectées auprès des entreprises du secteur permettant d'établir une photographie à aujourd'hui de leur démarche de décarbonation et les projections qu'elles sont en mesure d'établir.

C'est dans cet objectif qu'avec le concours de l'AFT, la CGF mène une enquête qui comporte deux volets : un volet consacré à la décarbonation (verdissement) du parc de véhicules (VL, VUL et PL) et un volet sur les bâtiments et la production d'énergie renouvelable.

**Le questionnaire ci-dessous constitue le second volet de cette enquête à laquelle les entreprises sont invitées à répondre avant le 15 juillet 2025 et dont le traitement sera consolidé et anonyme.**

[Accéder à l'enquête bâtiments et énergie renouvelable](#)

## Journée InTerLUD+ Paris Forum des images le 2 octobre 2025

Pour la 5<sup>ème</sup> année consécutive, le Programme InTerLUD+ organisera au Forum des Images (Paris) le jeudi 2 octobre 2025 (9h15-16h30) la journée nationale de la logistique urbaine. Une opportunité pour revenir sur les grands chantiers en cours de la logistique urbaine durable, sur les actions concrètes mises en œuvre dans les territoires urbains engagés dans le Programme InTerLUD+ et le déploiement des projets innovants.

Dans un moment très particulier, ce sera l'occasion de mettre en avant l'importance de la logistique urbaine dans les politiques locales, de revenir sur tout ce qui a été réalisé depuis le rapport *Logistique Urbaine Durable*, remis au gouvernement en octobre 2021 par Anne-Marie IDRAC, Anne-Marie JEAN et Jean-Jacques BOLZAN, et par là-même d'être une source d'inspiration pour les nouveaux mandats à venir.

Cette rencontre, qui sera aussi celle du partage des solutions et des expériences innovantes en logistique urbaine telles qu'elles sont développées dans les territoires, réunira l'ensemble des acteurs de la logistique urbaine durable : acteurs économiques et leurs représentants, élus et agents des collectivités territoriales, services déconcentrés de l'Etat, ministères (DGEC, DGITM, etc.), les Comités Techniques de Liaison de la Logistique Urbaine Durable (acteurs publics et acteurs économiques), bureaux d'études, chercheurs, apporteurs de solutions, etc.

[S'inscrire ici](#)

## Rendez-vous du transport et de la logistique éco-responsables - 16 octobre 2025

La 6<sup>ème</sup> édition du Rendez-vous du transport et de la logistique éco-responsables, organisée par le programme EVE - Engagements Volontaires pour l'Environnement, se tiendra le 16 octobre 2025.

Cet événement s'inscrit dans un moment charnière : la fin du financement du programme par les CEE, après des années d'actions au service de la transition écologique du transport. Ce rendez-vous sera l'occasion de dresser le bilan des avancées réalisées, de valoriser les engagements des acteurs et de dévoiler les perspectives pour 2026.

La thématique de cette édition cette année : « La mobilisation des professionnels pour la décarbonation du transport et de la logistique, au cœur de la transition écologique »

[Voir le programme et s'inscrire ici](#)

## 4<sup>ème</sup> journée de la filière logistique - 12 novembre, 9h-16h

France Logistique organise à Paris le mercredi 12 novembre la 4<sup>ème</sup> édition de la journée de la filière logistique.

[Réservez la date](#)

## Riverdating 2025 – 3 et 4 décembre Lyon centre des congrès

Le rendez-vous des acteurs européens du transport fluvial et de la logistique multimodale organisé par Voies Navigables de France se tiendra cette année à Lyon.

[Pour en savoir plus](#)

### Sécurité des agents des routes – campagne ministérielle

Chaque année, des agents des routes sont victimes d'accidents graves ou mortels en travaillant pour la sécurité des usagers de la route. Ces accidents sont presque toujours dus à un défaut de vigilance des usagers ou à un non-respect de la règle du corridor de sécurité. C'est pourquoi le ministère chargé des Transports renouvelle la campagne nationale de sécurité des agents des routes pour rappeler les bons comportements à adopter sur la route, éviter ces accidents et ainsi sauver des vies.

**Dans le cadre de leur politique de gestion du risque routier les entreprises sont invitées à associer leurs personnels de conduite (voitures, VUL et PL) à cette campagne et à les sensibiliser à la question.**



[Voir la campagne](#)

#### I. Logistique urbaine

##### Quelles solutions de remplacement des ZFE ?

Le sort des ZFE sera connu à la fin du mois de septembre à l'issue de la réunion de la commission mixte paritaire qui se prononcera sur le projet de loi portant simplification de la vie économique. Qu'elles soient maintenues ou pas, la certitude est que les problèmes de pollution atmosphérique demeureront et qu'il faudra poursuivre la régulation de l'usage de la circulation routière dans les agglomérations. Cette réalité conduit ainsi des élus, des professionnels et des chercheurs à déployer leur imagination pour faire entrer par la fenêtre les ZFE qui pourraient être appelées à sortir par la porte. L'une des orientations les plus soft consiste à laisser aux agglomérations qui le souhaitent la possibilité d'introduire une ZFE - qui serait probablement rebaptisée - dans le respect d'un cadre fixé au niveau national. Une autre orientation moins consensuelle mais pouvant venir compléter la première consisterait à accorder la possibilité aux agglomérations d'introduire le péage urbain ; une mesure intégrée dans le rapport final de la convention sur le financement des mobilités (cf infra)

## Surreprésentation des véhicules Crit'Air 3 sur Paris et Lyon

C'est l'un des enseignements d'une [étude](#) réalisée par le ministère de l'aménagement du territoire dans ces deux métropoles, où la circulation de ces véhicules est interdite dans la zone à faibles émissions (ZFE) depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2025. À Paris, la part de voitures Crit'Air 3 ou plus dans le parc automobile des ménages dont le niveau de vie est inférieur au 2<sup>e</sup> décile (15 200 € [par unité de consommation](#) en 2021) s'élève à 42 %. À Lyon, elle grimpe à 46 %. La proportion de ce type de véhicules diminue avec l'augmentation des revenus, puis tend à se stabiliser au-delà de 50 000 euros par unité de consommation. Les voitures d'entreprise sont plus récentes et bénéficient d'un meilleur classement Crit'Air qui les expose beaucoup moins aux restrictions de circulation.

## II. Transition écologique

### Proposition d'I4CE pour accélérer la transition vers la voiture électrique

Dans une [note](#) publiée le 20 juin l'institut de l'économie pour le climat (I4CE) propose plusieurs pistes pour concilier la nécessaire transition vers la mobilité électrique et les contraintes budgétaires. Il recommande au gouvernement d'actionner plusieurs leviers fiscaux et réglementaires.

Première idée qui est régulièrement évoquée dans nos colonnes : durcir les règles pour les flottes d'entreprise en excluant de leurs objectifs les véhicules hybrides rechargeables.

Deuxième piste : revoir le calcul de l'amortissement et des avantages en nature avec une orientation qui rendrait plus avantageux l'accès au véhicule électrique, tout en étant une source de recettes fiscales.

Troisième piste : retour du financement budgétaire du bonus écologique dès 2026 (il est financé au second semestre 2025 par les certificats d'économie d'énergie) afin de lui assurer une stabilité que ne lui offre pas les CEE.

Quatrième orientation : Alors que l'édition du leasing social 2025 (financée lui aussi par les CEE) démarrera en septembre, il s'agit pour 2026 d'augmenter le nombre de ménages couverts pour contribuer à massifier la nécessaire électrification du parc de véhicules.

L'institut note par ailleurs dans son [panorama 2025](#) des financements climat, paru le 9 juillet, que les investissements climat de la France réalisés par les ménages, les entreprises et les pouvoirs publics ont marqué le pas en 2024, pour s'élever 102 milliards d'euros, en baisse de 5 % sur un an, après une dynamique positive de 2021 à 2023. Ce recul reflète selon I4CE la conjoncture économique générale, notamment dans le secteur des bâtiments, mais s'explique aussi par des revirements dans les politiques publiques, par exemple en matière de normes d'émissions automobiles. Ce sont surtout les dépenses publiques en faveur du climat qui ont entamé un recul, qu'il s'agisse de rénovation énergétique, d'aides à l'achat de véhicules électriques ou d'infrastructures de transport en commun. D'ici à 2030, le besoin d'investissements climat doit progresser de 87 milliards d'euros par rapport à 2024, dont 18 à 52 milliards d'euros publics.

### Feuille de route de l'Avere pour développer le marché du véhicule électrique d'occasion

L'association promotrice de l'électromobilité a présenté, le 23 juillet, ses [recommandations](#) pour lever les freins au développement de ce marché secondaire, où 6 véhicules sur 7 sont aujourd'hui achetés. Selon une vaste [étude](#) publiée le même jour, les ventes de véhicules à batterie d'occasion ont été multipliées par sept entre 2021 et 2024, pour atteindre 10 % de ce marché de seconde main. Bien que les ventes de véhicules à batterie d'occasion aient été multipliées par 7 entre 2021 et 2024, pour atteindre 10 % de ce marché de seconde main l'Avere relève une série d'obstacles à la poursuite de cette dynamique :

- Un délai moyen de revente plus long que celui des thermiques ;
- Une durée de détention plus courte ;
- Une valeur résiduelle en baisse (après trois ans, le prix moyen des véhicules électriques d'occasion passe sous la barre des 20 000 €, devenant inférieur à celui des véhicules thermiques).
- 

Pour y remédier, l'Avere suggère trois priorités :

- Accentuer la pédagogie auprès des consommateurs (campagnes nationales, outils d'aide à la décision accessibles au public...);
- Faire du véhicule d'occasion une option économiquement attractive en instaurant, par exemple, des aides financières ciblées (prime à la conversion, prêt à taux zéro...);
- Renforcer « la transparence » et « la confiance » sur l'état de la batterie.

## Flottes professionnelles : une entreprise sur trois est en règle avec les objectifs de verdissement en 2025

Selon la [dernière étude](#) de AAA Data pour l'Avere-France, une entreprise sur trois (34,5% des 3500 entreprises concernées exploitant plus de 100 véhicules légers) est en règle avec les objectifs de verdissement en 2025, soit une incorporation de 15 % de véhicules à faibles émissions dans leur parc. Bien que l'étude s'arrête en mai 2025 et qu'il reste encore quelques mois aux entreprises pour faire entrer des véhicules les délais de livraison sont tels que les résultats ne devraient pas fondamentalement changer d'ici le 31 décembre. La moitié des sociétés respectant le quota sont des grandes entreprises et seulement 17 % des PME. L'étude note également « deux basculements très forts » sur le marché du neuf en entreprise depuis fin 2024 : les hybrides non rechargeables se retrouvent désormais à la première place (devant les véhicules thermiques), et la part des véhicules électriques augmente à 14 % (devant les hybrides rechargeables). Autre enseignement : lorsqu'elles se dirigent vers des véhicules plus propres, les entreprises choisissent majoritairement des grandes voitures et des SUV. Côté financement, le leasing reste la solution la plus plébiscitée, 80 % des entreprises y ayant recours.

Dans le commerce de gros (code 46) les 482 entreprises concernées exploitent au 31 décembre 2024 presque 140.000 véhicules légers et la part des entreprises atteignant l'objectif de 15% de véhicules à faibles émissions est légèrement supérieure à 30%. Voir le tableau ci-dessous extrait de l'étude.

### Les 5 secteurs d'activité les plus concernés par la mesure

Secteur d'activité (code APE)	Entreprises concernées	PARC total au 31/12/2024	Achats totaux (2025)	Part VE/VHR sur achats totaux (2025)	Part VE/VHR moyenne par entreprise	Part des entreprises avec part VE/VHR > 15 %
Commerce de gros hors auto (46)	482	139 345	11190	17,9 %	18,7 %	30,9 %
Travaux de construction (43)	329	115 590	11256	28,0 %	24,3 %	47,7 %
Commerce de détail hors auto (47)	232	55 405	4599	10,1 %	14,1 %	21,6 %
Action sociale sans Hébergement (88)	209	48813	4092	4,0 %	7,3 %	13,4 %
Activité de location hors auto (77)	193	113 376	11341	11,6 %	13,0 %	25,4 %

### Hiérarchisation des actions de décarbonation dans le transport

Dans une [note flash](#) publiée le 1<sup>er</sup> juillet, le Haut-Commissariat à la stratégie et au plan s'appuie sur la récente [réévaluation](#) de la « valeur de l'action pour le climat » pour établir une liste de mesures de décarbonation prioritaires. Dans les transports, deux actions sont identifiées : l'électrification des véhicules particuliers et celle des poids lourds. La pertinence d'infrastructures visant un objectif de report modal doit, elle, « être évaluée au cas par cas ». Le fret ferroviaire peut, également, « être pertinent » pour le transport de marchandises lourdes sur de longues distances.

## Objectif climatique européen 2040 : un cadre moins prescriptif pour les États et les secteurs ?

La commission européenne a présenté, le 2 juillet, sa [proposition législative](#) fixant un objectif de réduction de 90 % des émissions nettes de gaz à effet de serre à l'horizon 2040 (par rapport à 1990). Le cadre législatif mettant en œuvre l'ambition climatique de l'UE (CO<sub>2</sub> des véhicules, carburants aériens et maritimes durables, marché du carbone, directives sur les énergies renouvelables et sur l'efficacité énergétique, règlement sur les réductions dans les secteurs non couverts par le marché du carbone, dont les transports) sera réexaminé en conséquence, avec des propositions qui pourraient être présentées dès 2026. Il couvrira la période post-2030. La commission promet que les exigences seront moins détaillées, ce qui devrait se traduire pas davantage de latitude accordée quant aux moyens d'atteindre les objectifs, ainsi que davantage de flexibilité entre les secteurs en fonction de leur niveau de difficultés rencontrées pour se décarboner. Cette orientation a suscité des réserves de la part du [Bureau européen de l'environnement](#) qui y voit le risque de retarder les efforts dans un secteur comme les transports. L'ONG Transport & Environment appelle également à de la vigilance et indique que pour atteindre l'objectif de – 90 %, l'UE va devoir résister aux pressions visant à affaiblir son objectif de voitures zéro émission pour 2035 et sa taxe carbone sur les combustibles fossiles (ETS2).

## Un écoscore et la neutralité technologique pour les poids lourds

C'est à l'occasion des Assises de la décarbonation des bus qui se tenaient le 2 juillet que la directrice générale de l'énergie et du climat, Sophie Murlon, a annoncé que la perspective de la création d'un éco score pour les poids lourds faisait actuellement l'objet d'échanges avec l'ADEME qui est à la manœuvre sur l'éco score sur les véhicules légers en vigueur depuis décembre 2023. Rappelons que ce score mesure la performance environnementale des véhicules au regard de leurs émissions de CO<sub>2</sub> depuis leur production jusqu'à leur lieu de distribution en France, avec pour objectif d'avantager les véhicules fabriqués en Europe, versus ceux venant notamment de Chine mais aussi des USA. L'initiative est très certainement louable face au risque de pénétration des poids lourds chinois électriques mais doit s'inscrire dans une cohérence globale. Or alors que la taxe verdissement sur les flottes de véhicules est censée avantager les VUL à faible empreinte carbone (couverts par l'écoscore) mais qu'il n'y a quasiment pas de VUL éligibles dans la liste on se demande bien à quoi cela peut servir. [Voir la liste des véhicules éco scorés.](#)

C'est au cours du même évènement que la directrice générale de l'énergie et du climat a indiqué qu'en matière d'énergie des poids lourds la France défendrait, au nom du pragmatisme, la neutralité technologique à l'occasion de la révision du règlement sur le CO<sub>2</sub> des poids lourds, et précisé qu'il serait hasardeux aujourd'hui d'établir la stratégie de long terme. Une orientation largement soutenue par le haut-commissaire qui a insisté sur la nécessité de combiner l'électrique, l'H2 et le bioGNV sans exclure l'une ou l'autre des solutions. Il s'agit d'une position frappée au coin du bon sens et empreinte de réalisme qui colle à la période de transition énergétique pendant laquelle le mix énergétique doit prévaloir.

## Remise en cause du pouvoir de décarbonation des biocarburants

Parallèlement aux prises de position politiques évoquées ci-dessus, viennent d'être publiés un rapport de la Direction générale des entreprises (DGE) et une étude de l'IFP Énergies nouvelles (IFPEN) qui remettent en cause la pertinence des biocarburants pour décarboner le parc de poids lourds.

[L'analyse pilotée par la DGE](#), dont les auteurs précisent qu'elle ne présente pas de recommandations en matière de politiques publiques, consiste en un comparatif de cinq technologies utilisées dans le transport routier de marchandises (l'électrique, les biocarburants [B100 ou HVO], le gaz [GNV] et l'hydrogène) au regard de trois critères (environnementaux, avantages économiques pour la filière et souveraineté). Sa conclusion, après six mois de travail interadministrations (DGITM, DGEC, DG Trésor, SGPE), est sans appel : la technologique électrique à batterie est la seule présentant un fort intérêt environnemental à court/moyen terme – on se permettra de douter de cette affirmation sur le court terme-, ainsi qu'un avantage fort en termes de souveraineté. Malgré des surcoûts d'acquisition très significatifs, cette option pourrait devenir l'alternative la plus compétitive d'ici à cinq ans. Les biocarburants – dont la fiscalité actuelle est avantageuse – n'auraient, à l'inverse, aucun potentiel décarbonant significatif, et leur disponibilité pourrait engendrer des conflits d'usages.

[L'étude menée par l'IFPEN](#) à la demande de Direction générale de l'énergie et du climat (DGEC) compare les niveaux d'émissions polluantes (CO<sub>2</sub>, oxydes d'azote, particules fines) des principales motorisations pour véhicules lourds : diesel, biocarburants (B100 et HVO), gaz (GNV) ou hybrides. Parmi ses enseignements, elle note que les niveaux d'émissions des biocarburants sont proches de ceux du diesel. Le B100 serait même le plus émissif, ses émissions de CO<sub>2</sub> « étant en moyenne 3 % plus élevées » que celles du diesel. L'étude note cependant que les biodiesels représentent une solution transitoire pour réduire les émissions des flottes actuelles en attendant une adoption plus large des technologies zéro émission.

## Baisse des émissions de CO<sub>2</sub> du transport routier mais ralentissement des baisses globales

Dans un [communiqué](#), la ministre de la transition écologique, Agnès Pannier-Runacher, a réagi aux derniers baromètres du Citepa en indiquant que les mauvais chiffres des baisses d'émissions de CO<sub>2</sub> réclamaient un sursaut. Selon ces estimations, après de fortes baisses en 2022 (- 3,9 %) et 2023 (- 6,8 %), les émissions de gaz à effet de serre devraient baisser de seulement 0,8 % sur [l'ensemble de l'année](#), confirmant le ralentissement [observé](#) en 2024 (- 1,8 %). Au [premier trimestre](#) 2025, tous secteurs confondus, les chiffres enregistrent même une petite hausse (+ 0,2 %), mais sur cette période, « c'est le secteur des transports (pourtant responsable de la majeure partie des émissions) qui baisse le plus » (- 2,5 % par rapport à 2024), devant l'industrie (- 0,5 %) et l'agriculture (- 0,2 %), tandis que les émissions du bâtiment s'envolent (+ 5,2 %). Dans le détail, le transport routier (toutes activités confondues) a réduit ses émissions de 2,6 % au premier trimestre 2025, en raison de la baisse de la consommation de diesel (- 4,7 % sur la même période). Les émissions du transport aérien domestique diminuent, quant à elles, de 0,4 % à l'inverse de celles dues aux vols internationaux, en hausse de 3 %.

## Bonne performance CO<sub>2</sub> des véhicules électrique sur leur cycle de vie

Le Conseil international des transports propres (ICCT, en anglais) publie, ce 9 juillet, une [étude](#) comparant les émissions de gaz à effet de serre des véhicules thermiques, électriques, hybrides et à hydrogène. Selon les auteurs, les véhicules électriques vendus aujourd'hui produisent sur l'ensemble de leur cycle de vie 73 % (4 fois moins) d'émissions de gaz à effet de serre de moins que les véhicules à essence. Ils font aussi mieux que les hybrides (- 20 % d'émissions) et hybrides rechargeables (- 30 %), ainsi que la majorité des voitures à hydrogène actuelles (- 26 %). La mesure des émissions des voitures sur l'ensemble de leur cycle de vie sera une question centrale de la révision à venir du règlement sur le CO<sub>2</sub> des véhicules. Les tenants d'une révision de l'objectif 2035 plaident pour intégrer une telle méthodologie, plutôt que de se baser sur les émissions au pot d'échappement, faisant valoir que les véhicules électriques perdraient alors une partie de leur avantage, notamment en raison des émissions liées à la fabrication des batteries. Mais selon l'ICCT cette dette d'émissions initiale est généralement compensée après environ 17 000 kilomètres de conduite, généralement au cours de la première ou des deux premières années d'utilisation en Europe.

## Fin de partie pour l'hydrogène pour les voitures françaises

Après Renault fin 2024, c'est au tour de Stellantis d'annoncer le 16 juillet 2025 mettre un terme à son programme de développement de l'hydrogène, jugé comme dépourvu de perspectives à moyen terme. Le constructeur point notamment :

- La disponibilité limitée des infrastructures de ravitaillement ;
- La nécessité d'investissements considérables ;
- Le besoin d'incitations très élevées pour les clients.

Cette technologie, développée par Renault et Stellantis pour décarboner les véhicules utilitaires légers (VUL), figurait dans le [contrat de filière](#) 2023-2027 signé entre l'État et les constructeurs automobiles. Mais aujourd'hui Stellantis n'anticipe pas l'adoption des véhicules utilitaires légers à hydrogène avant la fin de la décennie et préfère concentrer ses moyens sur l'électrique et l'hybride.

## La transposition de l'ETS2 dans les transports patine sévèrement

Un [rapport](#) de la Commission européenne sur la mise en œuvre de la politique environnementale publié le 7 juillet précise que la France et 11 autres États (Bulgarie, République tchèque, Estonie, Espagne, Croatie, Hongrie, Luxembourg, Lettonie, Pologne, Portugal et Roumanie) n'ont toujours pas transposé le marché du carbone pour les bâtiments et le transport routier (ETS2), tandis que 5 autres n'ont déclaré qu'une transposition partielle (Belgique, Chypre, Finlande, Slovaquie et Slovaquie). Alors que l'ETS2 doit normalement entrer en application en 2027 cette pusillanimité gouvernementale traduit les inquiétudes quant à ses répercussions socio-économiques au regard de son impact sur les prix des carburants. Dix-huit pays ont par ailleurs envoyé une note commune à la Commission afin de lui demander d'étudier [des pistes de modification de l'ETS2](#).

## Dialogue de haut niveau européen sur le verdissement des flottes d'entreprises

Quelques jours avant que le commissaire européen aux transports organise le 17 juillet un dialogue de haut niveau avec les parties prenantes du secteur automobile, 8 acteurs comprenant notamment le Bureau européen des unions de consommateurs (Beuc), le réseau des villes européennes Eurocities, Transport et Environnement (T&E), Eurelectric, EDF ou encore Uber lui ont adressé une lettre ouverte dans laquelle ils ont proposé deux mesures à intégrer dans la future proposition de la Commission sur le sujet : la fixation d'un objectif global d'au moins 90 % d'électrification pour les voitures de société nouvellement immatriculées d'ici à 2030 (flottes d'entreprises) et l'établissement pour le même horizon d'« objectifs contraignants », non chiffrés, en matière de transport de marchandises zéro émission pour les grands chargeurs.

Au terme du dialogue de haut niveau un consensus s'est dégagé sur le besoin d'inciter davantage le verdissement des flottes, particulièrement au niveau national. La question du contenu de la future initiative a davantage divisé. Sans surprise, une majorité des participants s'est opposée, comme l'Association européenne des constructeurs automobiles (Acea), à l'idée d'obligations d'achats qui était quant à elle soutenue par l'ONG T&E ou Uber. La notion de neutralité technologique a également été mentionnée par certains qui souhaitent élargir le champ de l'initiative aux hybrides rechargeables ou aux extenseurs d'autonomie.

## La mobilité et l'énergie au cœur des propositions de la « feuille de route verte » de Renaissance

À l'occasion de la présentation par les chefs de file de Renaissance de leurs [propositions sur l'économie et le climat](#), le 21 juillet, Gabriel Attal, secrétaire général du parti, a défendu une « écologie de contrat », à contre-courant de « la grande régression verte voulue par l'extrême droite et les LR ». En cas de suppression des zones à faibles émissions (ZFE) – sujet qui avait déchiré le socle commun et dont le sort sera tranché en commission mixte paritaire du 30 septembre, Gabriel Attal propose de rétablir la possibilité d'en instaurer pour les collectivités volontaires. Pour éviter une écologie à deux vitesses entre villes et campagnes, outre une baisse de la TVA sur les véhicules électriques ou l'extension du leasing social aux véhicules d'occasion, il propose de soutenir la filière du retrofit ou de créer des incitations financières pour développer le covoiturage. Il souhaite aussi bâtir un plan d'investissement national pour renforcer le rôle du fluvial dans l'acheminement des marchandises et créer une écocontribution sur les chargeurs pour verdir le fret routier. Cette dernière proposition figure dans les conclusions de la conférence de financement des mobilités.

## Taxer davantage les poids lourds

Telle est l'une des recommandations que vient de formuler le Haut Conseil pour le climat dans son [rapport 2025](#) qui reprend également à son compte la création d'un outil incitatif pour verdir le fret routier à destination des donneurs d'ordre. Pour infléchir la trajectoire de réduction des émissions de CO<sub>2</sub>, qui a marqué le pas en 2024, il propose en effet de mettre en cohérence la fiscalité des poids lourds et de leurs carburants avec leur impact environnemental. Derrière cette formulation se cache l'orientation consistant notamment à supprimer le dispositif du gazole professionnel qui se matérialise par le remboursement d'une quinzaine de cts € de TICPE par litre ..... Une ligne rouge mainte fois répétée par les organisations professionnelles du transport routier de marchandises.

Sur une même longueur d'ondes, l'Inspection générale des finances (IGF) et l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD) appellent dans le [volet énergie](#) d'un [rapport](#) publié le 22 juillet, à supprimer les dépenses dites dommageables » à la biodiversité, dont les tarifs réduits de TICPE. Les deux institutions publiques appellent à « supprimer prioritairement » les aides à la consommation d'énergie fossile (charbon, gazole) et les réductions tarifaires en faveur des biocarburants. Elles considèrent que les tarifs réduits sur les carburants et le gazole dont bénéficient certains transporteurs sont considérés comme « dommageables pour la biodiversité dans la mesure où ces matières sont des polluants. S'agissant du soutien à la production de biocarburants, les inspections jugent son impact néfaste « indéniable quand il entraîne de la déforestation importée et potentiel lorsqu'il repose sur des cultures intensives en France ». Néanmoins, elles estiment que ce soutien doit « faire l'objet d'un examen attentif » compte tenu notamment de la place des biocarburants dans la transition climatique des transports, et soutiennent la nécessité d'accompagner les acteurs économiques dans la préparation des évolutions.

### **III. Economie, énergie et fiscalité**

#### **Prolongement de l'exemption des péages routiers pour les poids lourds zéro émission**

La directive euro vignette permet aux Etats membres, jusqu'au 31 décembre 2025, de fixer des tarifs réduits ou d'exempter de péages routiers les poids lourds électriques. Bien que certains considèrent que cette mesure va à l'encontre de la neutralité technologique la Commission européenne défend qu'il s'agit d'encourager et de récompenser l'investissement dans ces véhicules, dont le coût d'achat reste plus élevé que celui des modèles traditionnels.

Elle a donc proposé de prolonger cette exemption jusqu'au 30 juin 2031. Sans prolongation de la clause, seule une réduction (maximum 75 %) serait permise pour les poids lourds zéro émission à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2026. Sur vote de sa commission des transports le 16 juillet le parlement européen se prononcera en procédure d'urgence sur la révision de la directive Eurovignette. L'objectif est d'accorder aux états membres le temps suffisant pour transposer dans leur droit national la prolongation de l'exemption avant le 31 décembre 2025.

#### **3 priorités pour le Conseil d'orientation des infrastructures (COI)**

Le ministre en charge des transports vient de charger le COI renouvelé mais toujours présidée par David Valence d'établir trois nouveaux rapports :

- Un travail d'actualisation de la programmation des grands projets dont la dernière version remonte à 2022
- L'adaptation des infrastructures au changement climatique avec une définition des besoins d'investissement en la matière, travail qui n'avait pas encore été mené
- un audit sur l'état et le coût de remise à niveau des routes des collectivités.

#### **Le CNR fait évoluer au 1<sup>er</sup> janvier 2026 son offre de référentiels sur le coût du gazole TRM**

Pour accompagner la transition énergétique à l'œuvre chez les transporteurs routiers, le ministère des Transports et les organisations professionnelles du secteur ont demandé au Comité national routier (CNR) de développer l'offre d'indices sur les coûts des énergies de propulsion alternatives au gazole. Ce déploiement progressif implique en parallèle une simplification de l'offre existante.

Par décision de son conseil d'administration réuni le 4 juin 2025, le CNR engagera les évolutions suivantes au 1<sup>er</sup> janvier 2026 :

- L'arrêt des séries :
  - « Prix CNR gazole cuve fin de mois »
  - « Prix gazole pompe moyenne mensuelle »
  - « Prix gazole pompe fin de mois »

Nota bene : les derniers relevés de prix diffusés seront ceux de décembre 2025, les historiques de ces séries resteront en ligne.

- La modification du libellé de l' « indice CNR gazole hors TVA » qui deviendra « indice CNR gazole professionnel moins de 7,5 tonnes ».
- Le maintien en accès libre et gratuit des séries :
  - « Indice CNR gazole professionnel »
  - « Indice CNR gazole hors TVA » renommé « indice CNR gazole professionnel moins de 7,5 tonnes »
  - « Indice CNR carburant groupe froid autonome »
  - « Indices CNR gazole TRM Guadeloupe, Guyane, Martinique, La Réunion. »
- Le maintien en accès abonné de la série « prix CNR gazole cuve moyenne mensuelle ».
- Le lancement d'un calculateur d'indice mix énergétique reflétant les parts d'approvisionnements en différentes énergies de propulsion propres à l'utilisateur.

Les indicateurs gazole maintenus en accès libre sont les indices professionnels utiles et applicables dans le cadre de l'article L3222-2 du code des transports sur les pieds de facture énergies de propulsion du TRM. Le délai de mise en œuvre adopté par les instances du CNR permet aux transporteurs et à leurs clients de faire évoluer leurs dispositions contractuelles si nécessaire.

Concernant les énergies de propulsion alternatives au gazole, le CNR annonce que d'autres indices de coût, tels le B100, le HVO ou l'électricité feront prochainement leur apparition sur le site internet du CNR. Ils s'ajouteront à l'indice CNR carburant GNV publié depuis 2022.

## Publication des « Indices VUL » du 2<sup>ème</sup> Trimestre 2025

Le SNTL et l'OTRE viennent de publier les « Indices VUL » (Indice livraison urbaine; Indice régional; Indice longue distance), **correspondant au 2<sup>ème</sup> Trimestre 2025**, établis en partenariat avec le CNR (le Comité national routier), ils paraissent chaque trimestre depuis début 2024, et ont un historique de données depuis 2021.

Ces indices ont pour objectif d'aider les professionnels des transports légers du transport routier de marchandises en véhicules utilitaires légers et leurs clients à objectiver les prix.

Les évolutions des différents postes de coûts du 2<sup>ème</sup> trimestre 2025 par rapport au 1<sup>er</sup> trimestre 2025 sont les suivantes :

- Gazole : -6,7% / T1 2025.
- Conducteur : +0,0% / T1 2025.
- Matériel : -0,4% / T1 2025, imputable aux variations des taux d'intérêt intervenant dans les calculs. Les autres composantes de calcul du poste sont recalées tous les ans en janvier.
- Péages : +0,0% / T1 2025.
- Pneumatiques : +0,7% / T1 2025.
- Entretien-réparations : +0,6% / T1 2025.
- Structure : +0,3% / T1 2025

[Découvrir les indices](#)

## La conjoncture du TRM au 2<sup>ème</sup> trimestre 2025

La FNTR vient de publier son baromètre dont les indicateurs, après plusieurs trimestres consécutifs de baisse, s'améliorent légèrement au 2<sup>ème</sup> trimestre 2025.

Bien qu'il soit toujours considéré comme négatif, le niveau d'activité du 2<sup>ème</sup> trimestre 2025 s'améliore légèrement, notamment par rapport au 1<sup>er</sup> trimestre 2025. Les chefs d'entreprises anticipent une stabilisation à ce niveau pour le trimestre à venir, voire encore une légère amélioration.

## L'emploi en légère hausse

Les effectifs de conducteurs affichent une faible hausse mais la tendance future est à la stagnation. Les deux indicateurs se trouvent en deçà de leurs moyennes de long-terme.

## Les investissements stagnent à un niveau bas

Les investissements se stabilisent à un niveau bas. Il s'agit quasiment exclusivement de renouvellement du parc.

## Une insatisfaction persistante des chefs d'entreprises

48% des chefs d'entreprises 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](#)

## Les conclusions de la conférence Ambitions France transports

Dominique Bussereau, président de la Conférence, a remis le 9 juillet le [rapport final](#) au ministre des Transports Philippe Tabarot. Celui-ci est composé d'un rapport de synthèse, ainsi que d'un rapport par atelier (Modèle économique des AOM et des SERM ; Avenir des infrastructures routières ; Infrastructures et services ferroviaires de voyageurs ; Report modal et transports de marchandises).

Pour les rapporteurs de la commission, il est ainsi nécessaire de travailler sur trois axes :

- La priorité donnée aux investissements dans la performance et la résilience des infrastructures existantes, et l'importance de développer l'offre de transport entre les centres urbains et leur périphérie ;
- Les leviers de financement à mobiliser à court terme, c'est-à-dire en 2026, pour financer les priorités d'investissement dégagées par la conférence. Il est réaffirmé la nécessité d'inscrire ces investissements dans un cadre pluriannuel stabilisé ;
- À moyen terme (décennie 2030) proposer deux modèles d'organisation des autoroutes à l'issue des concessions et de mobiliser les recettes supplémentaires dégagées par les péages pour l'investissement dans la régénération et la modernisation des infrastructures de transport.

Le rapport s'arrête notamment sur l'importance du financement des infrastructures de recharges électriques afin de parvenir à l'objectif de 50 % des poids lourds électriques dans les ventes en 2030. Cet objectif passera par un financement à 450M€ à horizon 2030 pour les bornes de recharges publiques et à 3 Mds€ cumulés d'investissements pour les points nodaux logistiques (dépôts d'exploitation, sites de livraisons ou de destination finale). Par ailleurs, il est souligné que l'acquisition de poids lourds électriques représente un « surcoût significatif » pour les entreprises, évalué entre 2 milliards d'euros (scénario optimiste) et 5 milliards d'euros (scénario pessimiste).

Le rapport propose notamment la construction d'une loi de programmation des infrastructures de transports pour donner de la visibilité sur les investissements qui seront programmés. Cela n'a pas été retenu par Matignon et a conduit le Ministre à annoncer une « loi-cadre » déposée d'ici la fin de l'année 2025.

Ainsi, estimant qu'il sera nécessaire de dégager 3 milliards d'euros supplémentaires par an pour la « stabilisation ou la résorption de la dette grise accumulée et la modernisation des infrastructures nationales », les ateliers ont identifié différentes pistes de financement :

- La mise en place d'écocontributions territoriales sur les poids lourds empruntant certains réseaux routiers locaux très fréquentés, *sur le modèle des expérimentations en place en Alsace et dans le Grand-Est.*
- Une majoration ciblée des péages de poids lourds, sur les autoroutes concédées « qui font face à une congestion importante ». *Néanmoins cette mesure nécessite des « études approfondies » et ces recettes ne devraient être utilisées qu'à des fins de « décongestion ».*
- La mise en place par les entreprises clientes des transporteurs d'une certaine taille (chargeurs) d'une trajectoire incitative à l'électrification des poids lourds. *Celle-ci pousserait les chargeurs à avoir davantage recours aux poids lourds électriques au fur et à mesure et garantirait donc aux transporteurs que ces derniers auront un débouché.*
- La mise en place d'un système de « Book and claim » (écocontribution pour les chargeurs). *Cela permettrait aux chargeurs d'acquiescer sur la base du volontariat des certificats qui seraient émis par les*

*opérateurs de fret ferroviaire et fluvial et permettrait de dégager des ressources pour financer les investissements en infrastructures de fret massifié.*

Par ailleurs afin de renforcer l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France (AFITF), le rapport propose notamment de renforcer le malus poids, en abaissant le seuil de déclenchement du malus de 1 500 kg à 1 400 kg, mais aussi en intégrant les véhicules électriques avec un abattement de 400 kg et en supprimant l'abattement dont bénéficient les véhicules hybrides.

Enfin, le rapport propose de sécuriser certaines recettes fiscales pour le financement des infrastructures de transports. Tout d'abord, le rapport propose que les CEE soient mobilisées pour des investissements dans le secteur du transport « tels que les infrastructures cyclables ou l'achat de matériel roulant ». Il propose également une refonte du financement des autorités organisatrices de mobilités (AOM), soit en refondant le Versement Mobilité (VM), c'est-à-dire en le déplaçant ou en rendant éligibles les collectivités de plus de 100 000 habitants au Versement Mobilité Additionnel (VMA) ; soit en diversifiant leurs ressources, avec une taxe régionale additionnelle sur les certificats d'immatriculation ou en prévoyant des dispositifs correcteurs écologiques tel que des péages urbains.

Le rapport de l'atelier n°4 sur le transport de marchandises rédigé notamment par le député socialiste Gérard Leseul, insiste bien plus fortement sur l'importance de la contribution des chargeurs à l'objectif de décarbonation et propose notamment que la trajectoire incitative de décarbonation évoquée plus haut, puisse être renforcée par les pénalités, en cas de non-respect par les entreprises.

Il cite également la commande publique comme un levier pour la décarbonation.

Il suggère également la mise en place d'un guichet partagé d'expertise, opéré par les fédérations (chargeurs / transporteurs /commissionnaires) qui permettrait d'identifier et mobiliser un réseau d'experts pour accompagner sur le temps long le recours aux modes massifiés. Ce guichet pourrait également permettre de « réunir sur une plateforme unique les aides publiques disponibles en matière de fret et de logistique et devenir un guichet intermodal ».

De plus, le rapport propose de « préserver le foncier logistique », notamment en planifiant ses besoins dans un « schéma directeur régional », qui permettrait d'identifier de grandes zones industrialo-logistiques facilitant la massification des flux, en s'appuyant sur les corridors existants », zones qui pourraient bénéficier de dérogations au ZAN. Dans ce contexte, une bonification du foncier destiné à accueillir des infrastructures de fret dans l'approche ZAN pourrait être envisagée, en inscrivant les projets de logistique massifiée sur le compte des projets nationaux plutôt que régionaux.

Enfin, il propose de mettre en place une gouvernance efficace des acteurs de la logistique et du fret, avec des évolutions de la gouvernance des parties prenantes de la logistique et du fret, publiques comme privées. Ainsi, une double organisation pourrait être mise en place : au niveau national, notamment avec la création d'un schéma directeur national logistique et un suivi de la répartition des investissements ; et au niveau territorial, avec une coordination de l'ensemble des parties prenantes, privées et publiques, autour de chaque bassin économique et axe logistique, ainsi que la prise en compte des besoins logistiques dans les SERM.

Enfin si la reconduction du modèle concessif pour les autoroutes est acquis avec un recentrage du rôle de pilote de l'Etat et avec des contrats de concession qui devraient être plus courts et faire l'objet de revoyure quinquennale, le degrés d'actionnariat de la puissance publique reste encore à définir, sans que Matignon n'exclut à date une renationalisation des sociétés gestionnaires.

Après la publication du rapport Ambition France Transports, la FNTR, l'OTRE et l'Union TLF ont dénoncé un "concours Lépine de la taxe" contraire aux engagements du ministre chargé des Transports. Sont plus particulièrement décriées le renforcement des taxes telles que la TICPE et la multiplication des écotaxes régionales.

La FNTR, l'OTRE et l'Union TLF le répètent sans équivoque et avec vigueur : il ne peut y avoir de nouvelle fiscalité pour le secteur du transport routier et de la logistique. Il contribue déjà largement aux recettes fiscales du pays avec deux fois plus de contributions que d'emplois et ne peut en aucun cas intensifier son rôle de "vache à lait" afin de combler le déficit public.

[Voir le communiqué de presse commun](#)

La Plateforme automobile et Mobilians qui n'étaient pas représentés dans la Conférence dans laquelle l'automobile n'y avait pas une place centrale, ont de leur côté réagi auprès du ministre en charge des transports contre la proposition de durcissement du malus poids automobile qui passerait de 1,5 à 1,4 tonne. Mobilians s'oppose à tout nouveau tour de vis fiscal, et ce alors qu'une trajectoire pluriannuelle a été fixée pour les trois prochaines années dans la loi de finances pour 2025. La Plateforme automobile (PFA) prévient que le durcissement du malus poids, associé à la suppression des abattements de poids pour les hybrides étaient appliqués, la part des véhicules concernés serait multipliée par cinq », passant de 8 % aujourd'hui à 40 % dès 2026.

## **Doublément du budget Transport de l'union européenne pour 2028-2034**

La Commission européenne a présenté le 16 juillet sa proposition de Cadre financier pluriannuel de l'UE (2028-2034). L'enveloppe réservée aux transports dans le Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) pour la période 2028-2034 est doublée par rapport au cadre financier actuel (2021-2027) pour passer de 25,8 milliards à 51,5 milliards d'euros courants (46 Mds€ hors une inflation établie à 2%). Un budget que les négociations entre les États membres devront confirmer. Ce budget financerait dans le cadre du mécanisme d'interconnexion en Europe (MIE), les infrastructures de transport, avec une priorité sur les tronçons transfrontaliers du réseau transeuropéen de transport, et les infrastructures d'énergie dont le budget serait multiplié par 5 pour passer de 5,8 à 29,9 milliards d'euros. La mobilité « interopérable et intelligente », les systèmes européens de gestion de trafic et la mobilité durable sont également dans l'enveloppe, tels que les systèmes d'alimentation électrique à quai pour les navires dans les ports du RTE-T. D'autres outils de financement devront être mobilisés pour couvrir les besoins d'autant plus importants avec un budget militaire qui serait multiplié par 10 pour passer de 1,7 Md € à 17,65 Mds €.

## **Simplification de l'urbanisme et du logement**

La proposition de loi du député Harold Huwart (LIOT), a été examinée par une commission mixte paritaire (CMP) le 3 juillet et un accord a été trouvé par les parlementaires. Le Sénat a d'ores et déjà adopté ce texte le jeudi 10 juillet, mais l'Assemblée nationale devra encore le voter en septembre prochain.

La proposition de loi vise à traduire les simplifications nécessaires dans le droit pour soulager la charge des porteurs de projet ainsi qu'à accélérer l'atteinte des objectifs de production de logements, d'amélioration de nos infrastructures, de production d'énergie et enfin de réindustrialisation.

Par ailleurs, la CMP s'est accordée sur le maintien d'une disposition introduisant la possibilité de combiner des dispositifs de végétalisation et des ombrières photovoltaïques sur un même parking, ainsi que plusieurs autres sources de production d'énergies renouvelables, comme la géothermie, dans le calcul des surfaces ou volumes exigés. Les dispositifs pourront ainsi faire partie du mix, mais il sera nécessaire que les ombrières avec un procédé de production d'énergie renouvelable couvrent au minimum 35% de la surface dédiée aux ombrières, c'est-à-dire 35% de la moitié de la surface totale du parking.

Le calendrier de cette obligation a été simplifié : les assujettis détenant des parkings de plus de 10 000 m<sup>2</sup> pourront mobiliser le report de délai en cas d'approvisionnement résilient (introduit par la loi Industrie verte) et ainsi s'équiper au 1<sup>er</sup> janvier 2028. Quant aux assujettis détenant des parkings compris entre 1 500 et 10 000 m<sup>2</sup>, ils pourront bénéficier d'un report au 1<sup>er</sup> janvier 2030 (toujours en cas d'approvisionnement résilient).

## **IV. Réglementation et Jurisprudence**

### **Définition des véhicules électriques à faible empreinte carbone**

La notion de véhicules à faible empreinte carbone a été introduite à l'occasion de la création par la loi de finances 2025 de la taxe verdissement sur les flottes d'entreprises de plus de 100 véhicules légers en vue de leur attribuer, dans un sens favorable aux entreprises, une majoration de leur durée de détention qui est un des paramètres retenus pour le calcul de la taxe. La définition de ces véhicules était l'élément qui manquait

aux entreprises pour savoir si elles seraient assujetties à la taxe au titre de 2025 et dans l'affirmative de calculer son montant.

C'est chose faite avec le [décret n° 2025-574 du 24 juin 2025 relatif aux véhicules à faible empreinte carbone](#) qui prévoit que la masse en ordre de marche de ces véhicules ne devra pas dépasser 3,5 t et qu'ils devront répondre aux critères du score environnemental (qui constitue déjà une condition d'éligibilité au bonus écologique pour les voitures particulières neuves). Par ailleurs ces véhicules resteront exonérés de la taxe à l'immatriculation sur la masse en ordre de marche. [Voir la liste des véhicules éco scorés](#)

## **Pour un accord rapide sur les normes européennes sur les poids et dimensions des poids lourds**

La FNTR et ses homologues allemand (BGL), des pays nordiques (NLA) et des Pays-Bas (TLN) viennent de signer avec l'Acea (l'Association des constructeurs européens d'automobiles) une [lettre ouverte](#) qui exhorte les capitales à conclure rapidement les négociations qui se sont engluées depuis plusieurs mois, notamment en raison de la position française qui freine des quatre fers pour déployer des véhicules de grande longueur et réintroduire le 44 tonnes transfrontalier entre pays qui l'ont introduit chez eux. Cette démarche intervient dans un contexte où la présidence danoise du Conseil en a fait une priorité et entend acter un accord lors du Conseil transport de décembre 2025. Les transporteurs appellent donc les États à autoriser les opérations transfrontalières des 44 tonnes entre les États qui les autorisent sur leur territoire respectif et demandent également d'autoriser des charges supérieures à l'essieu.

Sur le premier point le Danemark propose d'autoriser ce type d'opérations, tout en laissant la possibilité aux États de limiter ces autorisations aux camions zéro émission. Sur le second point, alors que la Commission propose de porter à 12,5 tonnes la charge maximale admise sur l'essieu moteur, Copenhague revient à la limite actuelle de 11,5 tonnes.