

Veille & Action n°26 – Septembre 2025

Sommaire

Baromètre du commerce de gros T2 2025.....	2
Journée de mobilisation des chefs d'entreprises – 13 octobre Paris Arena Bercy.....	2
Nomination de Sébastien Lecornu - le secteur transport et logistique en embuscade.....	2
IMPORTANT report au 4 novembre 2025 de la Journée InTerLUD+ - Paris Forum des images	2
Rendez-vous du transport et de la logistique éco-responsables - 16 octobre 2025.....	3
4 ^{ème} journée de la filière logistique - 12 novembre 2025.....	3
Riverdating 2025 – 3 et 4 décembre Lyon centre des congrès.....	3
Sécurité des agents des routes.....	4
I. Logistique urbaine.....	4
Amélioration de la qualité de l'air à Paris3.....	4
Report en 2026 de la verbalisation dans la zone à trafic limité (ZTL) de Paris.....	4
II. Transition écologique.....	5
Publication de la liste de véhicules à batteries européennes éligibles à la surbonification de 1 000 euros....	5
2% de poids lourds électriques dans les immatriculations du premier semestre 2024	5
Un paquet européen réunissant révision des normes de CO ₂ des voitures et verdissement des flottes d'entreprise ?	6
Demande de flexibilités sur l'objectif CO2 2025 pour les véhicules utilitaires.....	7
Baisse des aides CEE dans les transports entre 2023 et 2024.....	7
Recommandations du Forum international des transports pour financer l'électrification des poids lourds ...	7
III. Economie, énergie et fiscalité.....	8
Règles d'implantation des plateformes logistiques.....	8
Ouverture du programme Logistique 4.0.....	8
Plan d'extinction des réseaux 2G/3G en France.	9
Note de conjoncture économique des transports routiers de marchandises de l'Union TLF.....	9
La Commission de régulation de l'énergie fait le point sur les affirmations et chiffres entendu pendant l'été.....	9
Création d'un Observatoire de la fiscalité énergétique et écologique.....	10
Report en 2027 de l'IRICC.....	10
Conjoncture économique et coûts du transport routier - Septembre 2025.....	10
IV. Réglementation et jurisprudence.....	10
Prolongation des exemptions de péages pour les poids lourds zéro émission.....	10
Circulation transfrontalière des camions les plus lourds	10
Le tunnel du Mont-Blanc fermé du 1er septembre au 12 décembre 2025.....	11

Baromètre du commerce de gros du T2 2025

L'activité du commerce de gros repart légèrement à la hausse au 2^{ème} trimestre 2025, selon les résultats du dernier baromètre d'activité publié ce jour par la CGF et réalisé par Xerfi Specific. Après un début d'année marqué par un repli (-1,5% au T1), le chiffre d'affaires du secteur progresse de +1% par rapport au 2^e trimestre 2024. Toutefois, la tendance annuelle reste légèrement négative à -0,4%, dans un contexte économique globalement atone et un climat politique incertain.

[En savoir plus](#)

Journée de mobilisation des chefs d'entreprises – 13 octobre Paris Arena Bercy

Face aux menaces grandissantes qui pèsent sur les entreprises et sur l'économie française, et parce que « Trop, c'est trop », le MEDEF lance une grande mobilisation de tous les chefs d'entreprise de France, de toute taille et tout secteur d'activité, aux côtés de toutes les organisations qui le souhaitent.

La CGF soutient pleinement cette initiative souhaite une participation massive le 13 octobre prochain à ce meeting.

**RENDEZ-VOUS LE LUNDI 13 OCTOBRE A 14H00
A L'ACCOR ARENA DE PARIS BERCY**

Les entreprises et fédérations sont invitées :

- **A bloquer dès maintenant la date du 13 octobre** dans leurs agendas,
- **A être présents à Paris** aux côtés de la CGF
- **A relayer très rapidement la mobilisation** en diffusant largement ce Save the date.

Les inscriptions se feront individuellement via **une plateforme unique ouverte par le Medef.**

Nomination de Sébastien Lecornu - le secteur transport et logistique en embuscade

Dès l'annonce de la nomination à Matignon de Sébastien Lecornu les acteurs du Transport et de la logistique ont exprimé leurs attentes, craintes et lignes rouges. L'[Union TLF](#) met la priorité sur la compétitivité du secteur, l'[OTRE](#) invite le futur gouvernement à faire des choix fiscaux et réglementaires judicieux et [France Logistique](#), dont la CGF est membre fondateur, pointe également un besoin de simplification et de préservation de la compétitivité.

La CGF appelle de ses vœux à une collaboration constructive pour replacer la compétitivité des entreprises au cœur des priorités nationales, condition indispensable pour relancer la croissance, préserver l'emploi et renforcer le tissu économique français.

Avec un million d'emplois, le commerce de gros qui pèse 44% de la valeur ajoutée du commerce en France, s'inscrit comme un maillon essentiel de la relance économique du pays.

La CGF reste vigilante dans cette période d'attente du nouveau Gouvernement et face au manque de visibilité notamment sur le prochain budget

IMPORTANT report au 4 novembre 2025 de la Journée InTerLUD+ - Paris Forum des images

Pour la 5^{ème} année consécutive, le Programme InTerLUD+ organisera au Forum des Images (Paris) le mardi 4 novembre 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 6ème 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 avec le témoignage de 16 entreprises lauréates sur trois thématiques liées à la décarbonation des transports, l'engagement dans le programme EVE et les stratégies RSE des entreprises, 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](#)

4ème journée de la filière logistique - 12 novembre, 9h-16h

France Logistique organise à Paris le mercredi 12 novembre la 4ème édition de la journée de la filière logistique. Les grands enjeux de la filière seront au programme de cette journée de dialogue public-privé :

- Climat, géopolitique : la logistique, acteur de la résilience
- Les territoires prennent la main
- Logistique urbaine
- La logistique, pilier d'une économie en transformation
- Concilier performance et responsabilité

L'inscription ci-dessous est indispensable pour accéder à l'événement. Vous pouvez nous contacter à journee-filiere@francelogistique.fr pour des renseignements ou pour faire inscrire vos collègues.

La CGF soutient cet évènement au cours duquel une entreprise du commerce de gros interviendra sur scène.

[Pour vous inscrire](#)

Découverte du fret fluvial et de l'accompagnement au report modal - Reims le 10 octobre

Voies navigables de France (VNF) convie les chargeurs, les commissionnaires de transport, les consultants et les institutionnels à participer à une journée d'initiation au transport fluvial (Rivertraining) qui se tiendra à Reims le 10 octobre de 9h00 à 17h00.

[**JE ME PRÉINSCRIS**](#)

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. Cette convention d'affaires sera également jalonnée de conférences durant lesquelles les acteurs du monde de la logistique multimodale partagent leurs expériences,

leurs réussites et leurs défis. Une opportunité pour les entreprises du commerce de gros d'aller à la rencontre des acteurs du transport fluvial de marchandises pour explorer toutes possibilités de recourir à ce mode de transport.

[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

Amélioration de la qualité de l'air à Paris

Dans une [étude](#) parue le 27 août, l'association francilienne de surveillance de la qualité de l'air (Airparif) conclut que la modernisation des transports et la décrue du trafic routier ont largement amélioré la qualité de l'air en dix ans. Elle s'est appuyée pour cela sur la mesure des émissions de dioxyde d'azote (NO₂) et les particules fines de taille inférieure à 10 (PM10) et 2,5 microns (PM2,5). Concernant le NO₂, l'exposition de la population à ce polluant a baissé de 40 % entre 2012 et 2022. Elle est due, pour 55 %, à la « modernisation du parc roulant », pour 25 % à la baisse du trafic routier et pour 20 % à celle d'autres sources de pollution. Le secteur des transports contribue dans une moindre mesure à la baisse observée pour les PM10 (- 24 %), mais sa contribution reste importante : 36 % de la baisse sont dus à la modernisation du parc, 16 % à la baisse du trafic et 48 % à des actions sur d'autres sources de pollution. L'ordre de grandeur est le même pour les PM2,5. Côté climat, la baisse des émissions de CO₂ du secteur des transports est de 35 % en dix ans : 75 % sont dus à la baisse du trafic, un quart à la modernisation du parc.

Report en 2026 de la verbalisation dans la zone à trafic limité (ZTL) de Paris

La mairie de paris a annoncé à l'[AFP](#) le 5 septembre qu'elle souhaitait prolonger jusqu'en 2026 la « phase pédagogique » de sa ZTL introduite en novembre 2024 sur les 4 premiers arrondissements de la capitale. Officiellement, il s'agit de permettre à tous les usagers de bien prendre en compte ce nouveau dispositif aux

termes duquel les engins motorisés (voitures, scooters, utilitaires légers, poids lourds) ne sont plus autorisés à transiter dans les 1^{er}, 2^e, 3^e et 4^e arrondissements de la capitale et qui se serait traduit par une réduction de 8% du trafic routier. Le délai que s'impose Paris a aussi et surtout pour origine l'absence de publication d'un arrêté conjoint de la Préfecture de police et de la ville de Paris listant les justificatifs permettant d'établir le droit à circuler à l'intérieur de la ZTL et de verbaliser les contrevenants, dont l'établissement doit se faire dans un cadre concerté avec les milieux professionnels concernés.

II. Transition écologique

Publication de la liste de véhicules à batteries européennes éligibles à la surbonification de 1 000 euros

L'ADEME a rendu public le [document](#) qui liste les véhicules à batteries européennes éligibles à la surbonification de 1 000 euros. Sont éligibles les voitures avec un coût d'acquisition inférieur ou égal à 47 000 euros et une masse en ordre de marche inférieure à 2 400 kg. Ce complément du bonus écologique financé par les certificats d'économie d'énergie a été acté dans un [arrêté](#) publié le 7 septembre au Journal officiel ; il est destinée aux véhicules électriques assemblés en Europe avec une batterie européenne et sera mis en place le 1^{er} octobre. Selon la Csiam, qui représente les filiales françaises des constructeurs internationaux, l'absence de réelle filière de la batterie européenne aurait pour conséquence de limiter à seulement 15 % la part des véhicules électriques commercialisés en France pouvant bénéficier de cette bonification.

Sur la question des batteries la présidente de la Commission a réitéré lors de son discours sur l'état de l'Union, le 10 septembre, l'objectif de soutenir la production automobile verte et européenne. Elle a notamment rappelé le paquet « battery booster » qui doit apporter 1,8 milliard d'euros en soutien à la production de batteries en Europe, avec des premiers versements que le ministre (démissionnaire) français de l'industrie espère obtenir début 2026 afin de soutenir deux sites français lauréats d'un premier appel à projet.

Le gouvernement réfléchit de son côté pour ajouter un critère de « contenu local » à la définition du score environnemental. Cet indicateur qui permet aujourd'hui de calculer l'empreinte carbone d'un véhicule en tenant compte de sa production, son assemblage et son acheminement jusqu'à son site de distribution en France pourrait ainsi être enrichi d'un critère lié à la part de contenu européen des composants des véhicules.

2% de poids lourds électriques dans les immatriculations du premier semestre 2024

La branche véhicules industriels de la Chambre syndicale internationale de l'automobile et du motocycle (Csiam) indique que les poids lourds électriques ont représenté 1,9 % des ventes en France (505 véhicules) sur le premier semestre 2025, soit une hausse de 65 % comparée au 1,2 % enregistré sur la même période l'année précédente. Si la hausse est vertigineuse les valeurs absolues restent encore faibles et doivent être mises en perspective l'objectif de 46 % d'immatriculations de poids lourds électriques en 2030 visé par le [SGPE](#). Les poids lourds roulant au B1 ou au B100 ont constitué 6,1 % du marché entre janvier et août, contre 6 % à la même période en 2024, tandis que ceux alimentés au gaz atteignent 3,7 %, contre 3 %. L'ensemble du marché des poids lourds, lui, est en net recul : les ventes baissent de 16,8 % sur le premier semestre par rapport à la même période en 2024, avec 27 105 unités vendues contre 32 520. L'Observatoire du véhicule industriel (OVI) prévoit une baisse du marché comprise entre 16,2 % et 19,4 % à la fin de l'année 2025.

Pour rester sur le sujet des poids lourds, un dialogue de haut niveau s'est tenu le 11 septembre entre trois commissaires européens, les PDG des six constructeurs européens de poids lourds, et Milence, une association regroupant Volvo, Daimler et Traton. Les discussions ont porté sur la question du développement des infrastructures de recharge, l'enjeu de la simplification ou encore la demande récurrente des constructeurs d'avancer la révision du règlement relatif au CO₂ des camions.

Le Conseil international sur les transports propres (ICCT) vient par ailleurs de publier une étude faisant apparaître que les constructeurs de poids lourds seraient en mesure de se conformer à l'objectif de réduction de 15% de CO₂ des camions en 2025 par rapport à 2019. L'ONG estime que cinq des sept principaux constructeurs européens sont en voie d'atteindre cet objectif s'ils améliorent l'efficacité de leurs moteurs à

combustion, s'ils vendent plus de véhicules zéro émission ou en utilisant la voie du transfert de véhicules entre sociétés d'un même groupe, comme entre Renault et Volvo Trucks. Scania et Volvo Trucks ont déjà atteint cette cible dès 2023 et devraient être dans les clous en 2025 s'ils conservent le même mix technologique. Seuls Daimler Truck et Iveco ne seraient pas sur la bonne trajectoire pour 2025.

Un paquet européen réunissant révision des normes de CO₂ des voitures et verdissement des flottes d'entreprise ?

Lors de son audition le 24 septembre devant les députés de la commission des transports du parlement européen le directeur « investissement, transport innovant et durable » à la DG Move, Eric von Breska, estime possible de jumeler les deux sujets de **révision des normes de CO₂ des voitures** que la présidente de la commission européenne souhaite avancer à la fin de l'année et **accélération du verdissement des flottes d'entreprises** dont le projet est attendu également pour décembre 2025.

La consultation ouverte par la commission européenne sur le verdissement des flottes des entreprises est désormais achevée. Elle a été l'occasion de confirmer d'extrêmes divergences entre les principales parties prenantes.

Eurelectric qui représente le secteur électrique européen plaide pour une réglementation contraignante obligeant les entreprises à acheter 100 % de voitures à zéro émission d'ici à 2030, et appelle à ce que des objectifs d'achat obligatoire – non chiffrés- soient également introduits pour les poids lourds et les camionnettes. Plusieurs ONG, associations de consommateurs et réseaux de collectivités locales sont sur la même longueur d'onde.

À l'inverse, les constructeurs automobiles, à travers l'Accea et la fédération allemande VDA, estiment que le cadre existant, notamment les normes CO₂, est suffisant. Ils s'opposent à toute obligation supplémentaire, notamment l'instauration de quotas, et recommandent plutôt d'agir sur la demande via des incitations et un soutien accru au déploiement des infrastructures de recharge et à la réduction des coûts liés à l'e-mobilité.

Avec la création en 2025 de la taxe verdissement sur les flottes de plus 100 véhicules légers la France a déjà choisi son camp. La position de la

S'agissant de la révision des normes CO₂ les présidents de l'Accea (constructeurs) et de la Clepa (équipementiers) estiment qu'atteindre les cibles pour 2030 et 2035 n'est tout simplement plus faisable dans le monde actuel. Dans une lettre adressée à Ursula von der Leyen [le 27 août](#) ils indiquent que la révision du règlement sur les émissions des véhicules doit, selon eux, « ancrer dans la loi la flexibilité », avec la neutralité technologique pour « principe réglementaire fondamental ». Sans remettre en cause le rôle premier des véhicules électriques, ils souhaitent ouvrir le cadre réglementaire aux hybrides rechargeables, aux prolongateurs d'autonomie, aux carburants décarbonés, mais aussi aux moteurs à combustion « hautement efficaces » et à l'hydrogène. La lettre ouvre aussi la porte à une approche englobant le cycle de vie des véhicules, qui prendrait en compte leur fabrication et celle des composants ou des solutions de stockage et d'élimination du carbone. Elle appelle par ailleurs à nouveau à accélérer la révision du règlement sur les émissions des poids lourds, qui « ne peut attendre jusqu'à 2027 ».

Dans leur programme d'action conjoint [publié le 1^{er} septembre](#) la France et l'Allemagne se fixent comme objectif d'« évaluer la volonté de la Commission d'accélérer les travaux de révision en vue de réglementations en matière de CO₂ qui soient souples, technologiquement neutres et conformes aux objectifs de l'UE en matière de climat ». Une façon de plaider également pour l'élargissement du cadre légal à d'autres technologies que l'électrique – sans préciser lesquelles.

Par la voie de Charge France qui fédère les acteurs de la recharge électrique, le secteur de la mobilité électrique lance une offensive contre l'ouverture aux hybrides rechargeables après 2035 (échéance actuelle de 100% véhicules zéro émission), considérant que la filière électrique aura atteint à cette date sa maturité et réduit les prix des véhicules. Sur la base d'une [étude](#) commandée au Boston Consulting Group, ces véhicules ne sont pas une bonne solution du point de vue du climat, de la souveraineté et du pouvoir d'achat. Les

hybrides rechargeables émettent jusqu'à deux fois plus de CO₂ qu'un véhicule à batterie sur l'ensemble de leur cycle de vie et entraînent des coûts d'usages supérieurs jusqu'à 2 900 euros par an.

Demande de flexibilités sur l'objectif CO₂ 2025 pour les véhicules utilitaires

Sur le constat que le marché du VUL est en état d'urgence absolue au regard de son impossibilité d'atteindre ses objectifs de CO₂, Stellantis demande une augmentation des flexibilités prévues pour ce segment de véhicules. Un prolongement de ces flexibilités (actuellement évaluation sur trois années (2025-2027) du respect des obligations pour 2025) en étendant de trois à cinq ans les objectifs de réduction des émissions de CO₂ et en ouvrant l'ouverture du cadre réglementaire aux biocarburants. Stellantis appelle également à la création de dispositifs de verdissement du parc, type primes à la casse ou à la conversion.

Cette demande de davantage de flexibilité ne semble pas être partagée par Renault qui fait partie des membres de la plateforme pour l'électromobilité ([plus de 40 membres](#)) qui considère que les normes actuelles pour les voitures et camionnettes constituent « une pierre angulaire de la politique industrielle de l'UE » et qui est en ligne avec l'appel lancé par plus de 150 entreprises [constructeurs automobiles (Volvo, Polestar), fabricants de batteries, opérateurs de recharge, gestionnaires de réseaux d'énergie...] à Mme Von der Leyen de « tenir bon, ne pas reculer » sur l'objectif de zéro émission en 2035 pour les voitures et les utilitaires neufs, et de ne pas envoyer un mauvais signal de recul alors que des centaines de milliards d'euros ont été investis dans les usines automobiles, giga-usines de batteries et infrastructures de recharge. [Voir la lettre ouverte](#).

Baisse des aides CEE dans les transports entre 2023 et 2024

Le [rapport annuel](#) du gouvernement sur la 5^e période des CEE (2022-2025) indique que le montant des aides liées aux certificats d'économies d'énergie (CEE) dans les transports a été divisé par deux entre 2023 et 2024. Après un pic à 238 millions d'euros en 2023, ce mécanisme extrabudgétaire a financé des opérations d'économies d'énergie dans les transports à hauteur de 100,8 millions d'euros en 2024, à un niveau supérieur à celui de 2022 (79,8 millions). En 2024, près de 90 % des CEE ont été délivrés dans le cadre d'opérations standardisées et environ 10 % dans le cadre de programmes. Le secteur des transports reste minoritaire dans la première catégorie (6 % des opérations), mais se classe champion en termes de nombre de programmes actifs en 2024 (20 programmes sur 45). Si les volumes de CEE engagés dans ce cadre sont importants pour les transports (voir p. 53), ils restent nettement inférieurs à ceux mobilisés pour la transition énergétique du secteur du bâtiment, par exemple.

Recommandations du Forum international des transports pour financer l'électrification des poids lourds

Dans un rapport publié [le 25 août](#) l'organisation intergouvernementale précise que si les poids lourds électriques commencent à être plus compétitifs que ceux thermiques dans certains usages, comme les bus urbains, les banques continuent d'estimer leur financement trop risqué. Pour y remédier et ainsi faciliter la transition vers l'électrique, le rapport juge l'action gouvernementale « essentielle ». Elle peut passer par des incitations comme des subventions à l'achat, des prêts à taux zéro ou à faible taux d'intérêt, ou encore des garanties de valeur résiduelle. Les capitaux sont aussi encouragés à « élaborer des cadres réglementaires complets » incluant des péages et des taxes différenciés, des zones zéro émission ou encore la taxation des carburants. Les petites et moyennes entreprises, qui pâtissent particulièrement de ces difficultés de financement, devraient aussi être davantage soutenues par l'intermédiaire des prêteurs commerciaux et des banques de développement. Le rapport évoque des « politiques ciblées et des instruments financiers tels que les prêts concessionnels, les prises de participation, les structures de financement mixtes, les garanties de prêt ».

III. Economie, énergie et fiscalité

Règles d'implantation des plateformes logistiques

Les ministres démissionnaires, Véronique Louwagie et Philippe Tabarot viennent de répondre aux acteurs qui les avaient interpellés dans le cadre des discussions sur le projet de loi simplification, dont la CGF, qu'ils étaient opposés à tout durcissement des règles d'implantation des plateformes logistiques. Ce courrier fait référence à un article du projet de loi introduit contre l'avis du gouvernement par LFI consistant à créer une nouvelle procédure d'autorisation commerciale visant certaines surfaces logistiques. Les ministres y précisent qu'une telle règle ne permettrait pas de réguler le e-commerce et irait à l'encontre de nos objectifs collectifs : soutenir l'investissement, réindustrialiser nos territoires, et renforcer notre souveraineté logistique. La ministre du commerce se prononce également contre toute extension aux sites logistiques de la taxe sur les surfaces commerciales (Tascom), marronnier qui revient fréquemment dans les débats sur les lois de finances et contre lequel la CGF se mobilise systématiquement.

Ouverture du programme Logistique 4.0

Le programme Logistique 4.0 est désormais ouvert, et les dossiers peuvent être déposés auprès de l'ADEME jusqu'au **16 janvier 2026**. Un pré-dépôt de certaines pièces est obligatoire au minimum 1 mois avant le dépôt du dossier complet.

L'appel à projets sur le site de l'ADEME : <https://agir.ademe.fr/aides-financieres/aap/logistique-40-2025>

Le cahier des charges accessible en ligne qui détaille les critères pour candidater à une aide financière. Les grandes lignes du programme sont résumées ci-dessous.

Les questions peuvent être adressées à l'ADEME à cette adresse email : aap.pia4.logistique4.0@ademe.fr

L'appel à projets Logistique 4.0 2025 vise à soutenir la filière logistique en France en ciblant trois besoins prioritaires sur les chaînes logistiques :

1. Axe 1
La digitalisation des chaînes logistiques, en tant qu'enjeu majeur de souveraineté, de compétitivité économique, de transition écologique et de sûreté.
2. Axe 2
La transition vers des chaînes logistiques plus écologiques à travers plusieurs leviers d'innovation : relocalisation et industrialisation de nouvelles filières ou encore optimisation des flux logistiques, information et responsabilisation du consommateur.
3. Axe 3
L'adaptation aux changements climatiques en tant que levier majeur de sécurité, de résilience des territoires et de compétitivité économique.

L'AAP vise à identifier des projets de recherche et développement portés par des associations ou entreprises, petites, moyennes ou grandes, seules ou associées au sein d'un consortium, qui accélèrent la mise sur le marché de technologies, de services et/ou de solutions ambitieuses et systémiques, innovantes et durables, pouvant comprendre des travaux de recherche industrielle jusqu'à la démonstration plus aval de l'intérêt d'un système dans son environnement opérationnel.

Les projets pourront être de plusieurs types pour répondre aux enjeux présentés plus haut :

- Développement de briques technologiques partant du TRL 3 jusqu'au TRL 8.
- Développement d'un système global innovant ou intégrant des briques innovantes, pouvant aller jusqu'à une phase de démonstration industrielle.
- Expérimentation d'un système innovant dans le cadre d'un démonstrateur territorial permettant de valider la pertinence technico-économique de la solution en usage représentatif.

Le coût total du projet doit être de 1 million d'euros minimum pour les projets individuels et de 2 millions d'euros minimum pour les projets collaboratifs.

Plan d'extinction des réseaux 2G/3G en France.

Le plan d'extinction de la 2G et 3G impacte a priori marginalement le BtoC (la 4G/5G se sont largement imposés). En revanche il n'est pas exclu que les terminaux 2G/3G soient encore très utilisés en entreprise, notamment pour relier des capteurs, des alarmes, etc.

Les entreprises concernées sont invitées à prendre connaissance des informations ci-dessous.

- fiche pratique « entreprises » de l'ARCEP <https://www.arcep.fr/mes-demarches-et-services/entreprises/fiches-pratiques/extinction-reseaux-mobiles-2g-3g.html>
- guide DGE/ ARCEP https://www.arcep.fr/uploads/tx_gspublication/plaquette-extinction-2G-3G_DGE_Arcep_juil2025.pdf
- FAQ de la FFTelecoms <https://www.fftelecoms.org/app/uploads/2023/10/FAQ-fin-2G-3G-1.pdf>

Note de conjoncture économique des transports routiers de marchandises de l'Union TLF

Le climat des affaires sectoriel s'est à nouveau détérioré aux mois de juillet et août.

Si l'indicateur de l'activité passée était encore favorable en août, celui de l'activité à venir est nettement retombé. Dans ce contexte, l'emploi sectoriel ne repart pas, les trésoreries demeurent sous pression et les défaillances sont encore nombreuses.

En revanche, l'investissement des entreprises de transport routier de marchandises affiche un signe de reprise.

[Consulter la note](#)

La Commission de régulation de l'énergie fait le point sur les affirmations et chiffres entendus pendant l'été

Depuis quelques semaines, de nombreuses affirmations et tout autant de chiffres relatifs aux débats sur l'énergie circulent dans les médias. A l'occasion de la rentrée, la Commission de régulation de l'énergie (CRE) démêle le vrai du faux et publie un document de clarification avec dix questions clés, auxquelles elle apporte des réponses circonstanciées et objectivées.

Les missions principales de la CRE sont de réguler les réseaux et infrastructures d'électricité et de gaz, de garantir le bon fonctionnement des marchés de l'électricité et du gaz et d'opérer les principaux dispositifs de soutien aux énergies renouvelables. Elles lui offrent une vision complète et experte du secteur qui lui donne de la hauteur. Forte de ses valeurs d'ouverture, de transparence et d'impartialité, la CRE incarne un rôle de vigie du secteur de l'énergie. S'ajoute une nouvelle mission, celle d'éclairer le débat public.

C'est pourquoi devant les chiffres erronés et les affirmations sans nuance, qui figurent parfois dans le débat public, elle a décidé de démêler le vrai du faux en répondant à dix affirmations entendues ces dernières semaines. Certaines sont exactes, nous le confirmons. Mais beaucoup d'entre elles sont approximatives voire fausses. Le secteur de l'énergie est certes complexe, mais il est nécessaire d'être vigilants et de prendre le temps de l'explication pour permettre aux citoyens de bien comprendre ses enjeux.

Ce document a vocation à être étoffé ces prochains mois, en fonction de l'actualité et des affirmations qu'il sera nécessaire de préciser ou de nuancer.

[Consulter le document](#)

Création d'un Observatoire de la fiscalité énergétique et écologique

L'[association](#) a été lancée début août par [Matthieu Toret](#), avocat en fiscalité énergétique chez Enerlex, [Anne Sirop-Masselot](#), directrice des affaires douanières d'Orano, et [Michel Giraudet](#), ancien chef de la section fiscalité énergétique de la direction de la législation fiscale du ministère de l'économie et des finances.

L'initiative est parti du constat que la fiscalité énergétique et écologique était incomprise et qu'il manquait un outil d'observation critique. L'observatoire se donne pour mission d'être un outil de veille réglementaire et d'analyse de doctrine. Il a aussi vocation à échanger avec les pouvoirs publics en faisant remonter les problématiques des entreprises redevables des taxes énergétiques et écologiques.

Report en 2027 de l'IRICC

La Direction générale de l'énergie et du climat (DGEC) a confirmé au mois d'août que la future incitation à la réduction de l'intensité carbone des carburants (Iricc) – qui doit remplacer l'actuelle taxe incitative relative à l'utilisation de l'énergie renouvelable dans les transports (Tiruert) – ne sera instaurée qu'au 1^{er} janvier 2027. Ce report d'un an vise à ce que l'évolution de la Tiruert soit lisible et suffisamment anticipée par les acteurs concernés.

Conjoncture économique et coûts du transport routier - Septembre 2025

Évolution des coûts du transport routier sur un an :

- Le coût du gazole enregistre une baisse importante, de - 9,5 % pour le TRM et de - 10 % pour le TRV.
- Les autres postes de coûts progressent, de + 2,8 % pour le TRM (en moyenne sur les différentes activités étudiées) et de + 3,4 % pour le TRV scolaire, portés notamment par les coûts salariaux et le financement des véhicules.

En déclenchant, avec des hausses historiques, une guerre des tarifs douaniers, les États-Unis bousculent les équilibres économiques mondiaux :

- La croissance mondiale ralentit significativement, elle ne devrait pas dépasser + 3,0 % en rythme annuel. La fin de l'inflation n'aura pas eu le temps de porter ses fruits. L'économie mondiale connaît des désordres multiples qui rendent la tendance incertaine à court terme.
- L'activité économique en France ne bénéficie d'aucun rebond en 2025 et sa croissance annuelle devrait s'établir + 0,8 %.

Le document ci-joint est publié sur le site web du CNR : [Conjoncture économique et coûts du transport routier - Septembre 2025](#)

IV. Réglementation et Jurisprudence

Prolongation des exemptions de péages pour les poids lourds zéro émission

Le Parlement européen a validé la procédure d'urgence sur la prolongation jusqu'au 30 juin 2031 des exemptions de péages pour les poids lourds zéro émission que la commission européenne proposait. Il s'agit d'une possibilité accordée aux États d'exempter de péages routiers les poids lourds zéro émission qui arrivait à échéance le 31 décembre 2025. A ce stade, le vote ne porte que sur la procédure d'urgence, pas sur le fond du dossier qui nécessitera un deuxième vote lors de la prochaine session pour approuver la proposition en elle-même.

Circulation transfrontalière des camions les plus lourds

La présidence danoise du Conseil s'est fixée parmi ses priorités de débloquer le dossier de la circulation transfrontalières des ensembles routiers lourds (44 t) et longs (EMS european modular system) poids lourds établit une condition « zéro émission » pour la circulation transfrontalière des camions les plus lourds. Pour y parvenir elle a proposé de n'autoriser cette circulation qu'aux véhicules zéro émissions, les 100% électrique.

En application de ce compromis, les pays qui admettent sur leur territoire la circulation de camions dépassant les limites de poids normalement autorisées (c'est le cas de la France pour le 44 tonnes) ne pourront empêcher ces camions de traverser leur territoire en provenance d'un État voisin à partir du moment où ils respectent les limites de poids national et qu'ils sont zéro émission.

Attendons la nomination du futur ministre des Transports pour avoir la confirmation que la France considérerait cette solution acceptable dans la mesure où elle créerait un avantage pour les camions zéro émission. Paris souhaiterait cependant l'assortir d'une clause d'évaluation en 2034. Selon le compromis, un État qui permet la circulation des EMS sur son territoire ne pourra par ailleurs pas non plus les refuser en trafic international à partir du moment où ils « se conforment aux conditions nationales ». Bien que de plus en plus isolé par rapport à ce que font ses voisins, la France reste encore farouchement hostile à la circulation de ces silhouettes de véhicules.

Le tunnel du Mont-Blanc fermé du 1er septembre au 12 décembre 2025

Le tunnel du Mont-Blanc, qui relie la France et l'Italie dans les Alpes, va fermer à partir du 1er septembre, à 17h00, jusqu'au 12 décembre 2025, à 17h00. Un deuxième chantier-test de rénovation de la voûte va avoir lieu, sur deux portions représentant un total de 254 mètres. Durant cette période, plusieurs solutions d'itinéraires alternatifs seront proposées aux transporteurs : le tunnel du Fréjus en Savoie, qui devrait recevoir 90 % du trafic de poids lourds, ou, pour les véhicules légers, le tunnel du Grand-Saint-Bernard en Suisse, le Fréjus et les cols alpins.