

Veille & Action n°28 – Novembre 2025

Sommaire

A la une.....	2
Manifeste de la CGF sur les élections municipales.....	2
Feuille de route logistique et transport de marchandises 2025-2026 de France Logistique.....	2
Agenda.....	2
Riverdating 2025 – 3 et 4 décembre Lyon centre des congrès.....	2
Business Event connexion Auvergne-Rhône-Alpes Haropa - Clermont Ferrand - 2 décembre 2025.....	3
Webinaire écoconduite Aftral - mardi 9 décembre 2025.....	3
SITL – du 31 mars au 02 avril 2026 -parc des expositions de Villepinte.....	3
I. Logistique urbaine.....	3
CO ₂ des voitures : 25 maires de grandes villes européennes défendent le maintien de l'échéance 2035.....	3
Cycle de formations gratuites InTerLUD sur l'accompagnement de la sortie du diesel.....	4
II. Transition écologique.....	4
Emissions de CO2 des poids lourds - Demande de flexibilité des constructeurs	4
Objectif 2035 d'interdiction de vente de voitures et VUL thermiques : vers un peu plus de clarté de la France?.....	4
Report en 2027 de la transposition française de l'ETS 2	5
Interrogations sur le calcul par l'ADEME de l'écoscoring des véhicules.....	6
Stations publiques de recharge pour camions électriques en Europe.....	6
III. Economie, énergie et fiscalité.....	6
PLF 2026 devant le Sénat : la CGF maintient ses priorités.....	6
Delta Rail renforce sa desserte au Havre.....	7
Sous investissements dans l'entretien du réseau routier national non concédé	7
Entrepôts et plateformes logistiques de 10 000 m ² ou + en 2024.....	7
Conditions de mise en place en 2027 de l'écotaxe sur les poids lourds dans la CEA.....	8
Défense de l'ADEME par son président.....	8
Evolutions des coûts du TRM - Bilan 2025 et perspectives 2026.....	8
Transport routier de marchandises : stabilisation fragile au 3ème trimestre 2025.....	9
Méthode européenne de comptabilisation des émissions de CO2 des services de transport.....	9
Industrialisation tirée par l'industrie « verte » et l'économie circulaire.....	9
Bilan 2024 de la sécurité routière.....	9
Tout savoir sur les carburants de synthèse.....	10
Les tarifs réduits du B100 et de l'E85 bons pour le climat, mauvais pour la biodiversité.....	10
IV. Réglementation et jurisprudence.....	10
Contrôle des véhicules de transport routier équipés de tachygraphes.....	10
Les conditions de circulation des « camions géants »	11
Proposition de loi du RN sur le transport routier de marchandises.....	11
Evolution de la directive Eurovignette ?.....	11
Action directe en paiement du prix du transport – sauvegarde pour « l'expéditeur Ex Works ».....	12
Faute inexcusable de l'employeur en cas d'accident du travail.....	12

A la Une

Manifeste de la CGF sur les élections municipales

Dans le cadre des futures élections municipales et à l'occasion du salon des maires de France, la CGF a publié sous forme de manifeste 15 propositions concrètes à destination des futurs élus sur six enjeux majeurs pour le commerce de gros : emploi, logistique urbaine, ancrage territorial, foncier logistique, fiscalité locale et marchés publics.

[Le commerce de gros, partenaire de l'attractivité des territoires !](#)

Feuille de route logistique et transport de marchandises 2025-2026

A l'occasion de la 4^e journée de la filière logistique et transport de marchandises qui s'est tenue le 12 novembre 2025, France Logistique a publié son livre blanc. Les propositions se déclinent en 3 axes, en identifiant les politiques publiques qui peuvent davantage être mobilisées :

- Une filière compétitive, pour une économie résiliente
- Une filière au service de la transition écologique
- Une filière au service des territoires.

[Communiqué & Livre blanc](#)

Agenda

Webinaire écoconduite Aftral - mardi 9 décembre 2025

Les commissions « Emploi & Formation » et « Transport & Logistique » de la CGF organisent le Mardi 9 décembre 2025 de 9h à 10h, une E-rencontre, animée par AFTRAL et dédiée à la formation à l'écoconduite conçue pour répondre aux besoins spécifiques des entreprises du commerce de gros. Ce webinaire s'inscrit dans le cadre du partenariat qui unit depuis de nombreuses années l'Aftral et la CGF.



[Inscriptions ici](#)

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.

Amina Khelif, Responsable des relations visiteurs (06 98 21 68 53) et Maxine BENACOM, Directrice du développement (01 70 61 46 85 / maxine.benacom@vimeet.events) se tiennent à la disposition des donneurs d'ordres pour les accompagner et leur faire découvrir les opportunités concrètes du transport fluvial.

[Prenons 15 minutes pour en discuter ?](#)

[Pour en savoir plus](#)

Business Event connexion Auvergne-Rhône-Alpes - Clermont Ferrand - 2 décembre 2025

Haropa Port et Seine Port Union organisent le 2 décembre à 18h00 à Clermont-Ferrand un business event à destination des entreprises de la région Auvergne Rhône-Alpes positionnées sur l'import ou l'export afin de les mettre en connexion avec Haropa Port – le havre, Rouen, Paris.

[Save the date](#)

SITL – du 31 mars au 02 avril 2026 - parc des expositions de Villepinte

Bloquez votre agenda du 31 mars au 2 avril 2026 !

RDV au SITL pour découvrir les dernières innovations du transport et de la logistique.

SITL présente l'ensemble des solutions et des services couvrant les besoins de la chaîne logistique et de la supply chain à travers 10 secteurs d'exposition :

- Transport & Services logistiques
- Intralogistique, Robotique & Automatisation
- Emballage, Conditionnement & Palette
- Technologies, IoT & Systèmes d'information
- Energies alternatives
- Chaîne du froid
- Infrastructures & Territoires
- Immobilier
- Equipements de Transport
- Conseil, Formation & Financement

I. Logistique urbaine

CO₂ des voitures : 25 maires de grandes villes européennes défendent le maintien de l'échéance 2035

Dans une lettre du [21 novembre](#), signée notamment par les maires de Paris et de Bordeaux et les présidents des métropoles de Lyon et de Grenoble, les élus expriment leur profonde inquiétude quant au « risque d'affaiblissement » du règlement sur les émissions de CO₂ des véhicules légers, à l'approche de sa révision (voir ci-dessous). Au regard des enjeux de qualité de l'air, ils défendent la nécessité de conserver l'interdiction de vente des véhicules à moteurs thermiques à partir de 2035, et s'opposent en particulier à l'élargissement du cadre actuel aux carburants synthétiques que défendent les partisans de la neutralité technologique. Si ces carburants présentent un excellent bilan en termes d'émissions de CO₂ les élus prétendent qu'ils sont sur le plan de la pollution atmosphérique aussi toxiques que l'essence et le diesel.

Ils oublient toutefois de préciser qu'entre les normes Euro 1 et Euro 7, les émissions d'oxyde d'azote ont été réduite de 90% pour les voitures et de 98% pour les poids lourds et que les émissions de particules ont été réduites de 98%, tous véhicules confondus.

Cycle de formations gratuites InTerLUD sur l'accompagnement de la sortie du diesel

Le programme InTerLUD+ proposera à la rentrée 2026 un **nouveau cycle gratuit de formation « Mix énergétique : accompagner la sortie du diesel »** dans le transport de marchandises. Ce cycle répond aux projets d'action du CT-LUD des acteurs économiques et de nombreux territoires urbains.

- 1 Il permet **d'associer les équipes des entreprises** pour les outiller via des contenus sourcés, pédagogiques et attrayants ou encore via de la mise en pratique en partant des usages.
- 2 Il a été **élaborée avec des experts énergies et qualité de l'air** (Ademe, université Gustave Eiffel, OTRE)
- 3 Il repose sur **2 formats courts indépendants** : un e-learning (session de 4h sur 1 mois) et 1 journée en présentiel ou distanciel.

Pour tout savoir sur le contenu et sur les modalités de ce parcours gratuit de formation, un webinar de 45 minutes est organisé le **mardi 2 décembre à 11h30**

 **Inscription au webinar** : [Webinaire InTerLUD+ / Présentation de la formation "Mix énergétique : Accompagner la sortie du diesel"](#)

II. Transition écologique

Emissions de CO₂ des poids lourds - Demande de flexibilité des constructeurs

Six constructeurs de poids lourds (Scania, Iveco, Ford Otosan, Volvo, Man et Daimler) ont proposé courant octobre à la Commission européenne un amendement visant à apporter de la flexibilité dans le calcul de l'atteinte de leurs objectifs d'émissions de CO₂ fixés par le [règlement sur les émissions des poids lourds](#). L'amendement porte sur la possibilité accordée aux constructeurs de générer chaque année des « crédits » carbone si leurs émissions se situent sous une trajectoire linéaire entre les objectifs 2025 et 2030 ; l'amendement vise à pouvoir générer des crédits indépendamment de la trajectoire. L'ONG Transport & Environment considère que la suppression de cette trajectoire linéaire pourrait retarder la production et réduire les ventes de camions zéro émission de 27 % en 2030 et serait de nature à créer une énorme incertitude en matière d'investissement pour le secteur des infrastructures de recharge.

Objectif 2035 d'interdiction de vente de voitures et VUL thermiques : vers un peu plus de clarté de la France ?

Au regard de l'objectif d'interdiction de la vente de véhicules (voitures et VUL) thermiques en Europe au-delà de 2035 fixé par un règlement européen dont la révision est programmée le 10 décembre 2025, nous indiquons dans le V & A du mois d'octobre que la position française manquait de clarté. Les choses ne se sont pas améliorées avec la publication d'une [note franco-espagnole](#) refusant la remise en cause de l'objectif 2035, aussitôt suivie d'un [communiqué](#) du gouvernement français plus consensuel, ôtant toute mention relative à l'avenir des hybrides rechargeables, tandis qu'une [position italo-allemande](#) appelait quant à elle début octobre à un changement de cap immédiat.

La position défendue par la France et l'Espagne (deuxième pays constructeur de véhicules après l'Allemagne) qui a été soutenue par le [secteur de l'électromobilité \(AVERE, AEDIVE et E-mobility Europe\)](#) a en revanche pris de court l'industrie automobile française qui, par la voie de Luc Chatel, président de la plateforme automobile, rappelle que les secteurs automobiles allemand et français étaient en discussion depuis l'été en vue de parvenir à un compromis, notamment sur le « contenu européen » des véhicules également défendu par la position franco-espagnole dont quelques extraits (traduits en français) sont reproduits ci-dessous.

On notera que la position de principe franco-espagnole de non remise en cause de l'objectif 2035 est toutefois assorti de propositions d'assouplissements pour permettre aux constructeurs européens de ne pas se faire dépasser par la concurrence extra européenne.

A l'occasion de la Journée de la filière automobile qui se tenait le 4 novembre dernier, les dirigeants de Renault, Stellantis et Mercedes-Benz ont affiché leur unité en vue sur révision des normes CO₂ en rappelant leur ouverture à l'intégration d'un contenu local mais en réitérant leur demande de « flexibilités » et de « neutralité technologique ». Le ministre de l'économie, Roland Lescure, s'est dit prêt à un assouplissement des « objectifs

très contraignants de 2035 », s'il y a des contreparties, notamment sur le contenu local et Christophe Séjourné, vice-président français pour la stratégie industrielle, a notamment affirmé que la Commission européenne décorrèlerait probablement la trajectoire de réduction des émissions des véhicules utilitaires légers des objectifs de 2035 et qu'elle respecterait la neutralité et la diversité technologiques permettant d'atteindre les objectifs d'émissions de CO₂. Luc Chatel, président de la plateforme automobile estime désormais ne pas être loin d'une position commune au sein de l'industrie automobile européenne, mais aussi entre les responsables politiques.

Du côté du parlement européen la neutralité technologique est soutenue par la droite (PPE) qui défend une approche du calcul des émissions de CO₂ en cycle de vie, favorable à un mix énergétique et au maintien de la motorisation thermique, y compris des biocarburants, et non plus à l'échappement qui ne profite qu'aux véhicules électriques. Le S&D (gauche) et Renew (libéraux) insistent pour leur part sur la définition de critères de contenu local. Les Conservateurs et Réformistes européens (ECR) défendent l'instauration de droits de douane sur les voitures chinoises.

Elle est également défendue par trente associations européennes qui réclament la prise en compte des carburants renouvelables dans la révision des normes CO₂ pour les voitures. Dans une déclaration publiée [le 20 novembre](#), signée notamment par FuelsEurope (producteurs de carburants), IRU (transporteurs routiers), Clepa (équipementiers) et VDA (constructeurs allemands), les signataires demandent notamment la reconnaissance des véhicules roulant exclusivement aux carburants renouvelables comme des véhicules zéro émission.

Extraits de la note franco-espagnole.

« Ce choix fondateur [du « zéro émission » en 2035] qui a orienté plusieurs dizaines de milliards d'euros d'investissements industriels en Europe depuis 2023, ne doit pas être remis en question [...] et la voiture électrique représente une opportunité industrielle et économique majeure, permettant le développement de nouvelles chaînes de valeur stratégiques sur le sol européen et réduisant notre dépendance aux importations d'hydrocarbures.

La France et l'Espagne souhaitent donc que la révision du règlement CO₂ ne remette pas en cause l'objectif de « zéro émission » à l'échappement en 2035 et demandent que les véhicules hybrides rechargeables (VHR), utilisés principalement en mode thermique, ne soient plus favorisés après 2035.

Pour accompagner cet objectif, des mesures complémentaires sont toutefois nécessaires. Le secteur automobile connaît une croissance des ventes électriques plus lente que prévu et subit une pression croissante de pays tiers dont l'industrie s'est électrifiée plus rapidement. Dans ce contexte, la réglementation existante doit être modifiée pour inciter les constructeurs européens à investir dans l'électrification de leur base de production industrielle en Europe.

À cette fin, des flexibilités strictement conditionnées, pour chaque constructeur automobile, à des efforts de production en Europe devraient être mises en place pour soutenir le secteur dans l'atteinte de ses objectifs pour 2030 et 2035.

Ces flexibilités pourraient prendre la forme d'une comptabilisation préférentielle (« super-crédits ») pour les véhicules répondant à des objectifs de contenu européen définis directement dans le règlement. Cette flexibilité viserait à valoriser la réduction de CO₂ associée à la production de ces véhicules en Europe, par rapport à la réduction plus carbonée observée dans les pays tiers. Elle soutiendrait les constructeurs produisant et s'approvisionnant en Europe et garantirait que la transition vers l'électrique bénéficie pleinement aux industries et aux travailleurs européens.

Par ailleurs, une extension à 5 ans de la période de lissage des émissions de CO₂ pour les véhicules utilitaires légers (VUL) et l'autorisation pour les constructeurs de comptabiliser toutes les immatriculations de véhicules électriques de catégorie N2 dans leurs objectifs N1, sans limite de poids minimum, permettraient de soutenir le segment VUL, qui peine à s'électrifier. »

Report en 2027 de la transposition française de l'ETS 2

Tandis qu'au niveau européen le parlement européen n'a pas encore entériné la décision de la commission de l'environnement de reporter d'un an, en 2028, l'entrée en vigueur de l'ETS2, en France, la ministre des comptes publics Amélie de Montchalin a indiqué qu'il n'y avait actuellement aucun projet officiel ou caché de transposition de l'ETS en 2026 pour une application en 2027. Rappelons que la directive ETS2 qui va s'appliquer aux transports routiers aurait dû être transposée par les États en juin 2024 mais que les risques

électoraux et sociaux qui y sont associés – les gilets jaunes en France – avaient refroidi les ardeurs de beaucoup d'Etats.

Cette perspective de report mécontente les constructeurs européens qui, par la voie de l'ACEA, y voient un risque de compromettre la décarbonation du transport routier en Europe. Ils considèrent que ce report reviendrait à faire peser toute la charge de la décarbonation du secteur sur les seuls règlements relatifs aux normes de CO₂ des véhicules, supprimerait une incitation importante pour les consommateurs et les entreprises à passer à des véhicules zéro émission et pourrait reporter les programmes d'aide à l'achat de véhicules électriques, comme des mécanismes de leasing social, censés être financés par les recettes de l'ETS2.

C'est dans ce contexte de possible retard de l'ETS2 abordé dans le cadre des discussions sur l'objectif climatique 2040 de l'UE que la Commission européenne appelle à redoubler d'efforts pour atteindre la cible climatique 2030 dans les transports et le bâtiment. Telle est la conclusion de son [rapport](#) sur l'action climatique et son [annexe](#), publiés le 6 novembre. La Commission européenne avertit que les émissions des secteurs couverts par le règlement sur le partage de l'effort climatique (ESR) – les transports, le bâtiment, les déchets et l'agriculture – constituent une « source importante de potentiel écart » par rapport à l'objectif de réduction des émissions nettes de 55 % d'ici à 2030. Dans les transports et le bâtiment en particulier, les efforts de décarbonation « doivent accélérer », selon le rapport. Ces domaines seront couverts par le nouveau marché du carbone ETS2, conçu pour réduire les émissions grâce à la tarification du carbone à partir de 2027.

Interrogations sur le calcul par l'ADEME de l'écoscore des véhicules

Dans un [courrier](#) circonstancié adressé le 20 novembre au gouvernement, la Chambre syndicale des importateurs automobiles (CSIAM) lui demande un examen « complet, transparent et contradictoire » de la méthodologie du calcul de l'écoscore auquel sont conditionnés l'accès au bonus écologique et au leasing social, qui permet l'exemption du malus masse et qui est pris en compte pour le calcul de la taxe verdissement des flottes d'entreprises de plus de 100 unités. L'organisation, qui représente les filiales françaises des constructeurs automobiles internationaux, dénonce dans ce courrier « l'opacité » de la méthode de calcul de l'Ademe. Sans réponse claire aux questions posées par ailleurs préalablement à l'ADEME, aux cabinets ministériels, à la DGEC et la DGE, la CSIAM compte désormais saisir la Commission d'accès aux documents administratifs (Cada). Selon l'organisation, 65 % des véhicules électriques sont aujourd'hui exclus de l'écoscore. Parmi ceux-là, 60 % sont pourtant produits en Europe et 30 % sont de marques européennes produisant hors UE.

Stations publiques de recharge pour camions électriques en Europe

La transition vers des flottes de camions électriques repose sur un élément essentiel : un réseau de recharge performant, dense et accessible à travers l'Europe.

Les opérateurs, en collaboration avec les fournisseurs d'énergie, poursuivent le développement d'un réseau capable d'accompagner la montée en puissance des camions électriques. Plusieurs réseaux de stations de recharge publiques émergent, rendant désormais possible le transport électrique longue distance à travers l'Europe (voir la carte interactive ci-dessous), grâce à des bornes de recharge à haute puissance permettant aux véhicules de se recharger pendant les pauses réglementaires des conducteurs. Dans un futur proche, l'introduction de mégachargeurs, capables de recharger partiellement ou totalement les camions en seulement quelques minutes, viendra encore faciliter ces opérations.

[Stations publiques de recharge pour camions électriques en Europe | Renault Trucks Corporate](#)

III. Economie, énergie et fiscalité

PLF 2026 devant le Sénat : la CGF maintient ses priorités

Après l'annonce du refus du socle commun de voter la première partie du PLF, le doute était mince. La première partie du texte a finalement été rejetée dans la nuit du 21 au 22 novembre, par 404 voix contre, 1 voix pour et 84 abstentions. Le seul vote favorable est venu du député LIOT Harold Huwart. Les députés de

tous bords ont souligné les nombreuses modifications apportées au texte, au point de le rendre, selon eux, « invotable ».

Ce rejet a mis un terme immédiat à l'examen du PLF à l'Assemblée nationale. La seconde partie, consacrée aux dépenses, ne sera donc pas examinée en séance publique. Le texte a été transmis au Sénat dans sa version initiale, c'est-à-dire avant tout amendement adopté ou débattu par les députés.

Les travaux du Sénat : un premier filtre en commission

Les sénateurs ont déjà étudié le texte en commission des Finances, sous la responsabilité du rapporteur général Jean-François Husson (LR), qui n'a déposé que très peu d'amendements. Au total, 27 modifications ont été adoptées. Si l'examen en séance publique se fera comme à l'accoutumée sur la base du texte initial, la commission a d'ores et déjà proposé plusieurs modifications importantes touchant aux transports de marchandises :

- Maintien des tarifs particuliers d'accise sur les carburants B100 et E85 ;
- Maintien du périmètre actuel des motorisations éligibles au suramortissement pour l'achat de véhicules lourds faiblement émetteurs, alors que l'article 13 visait à en exclure, dès 2027, les véhicules fonctionnant aux biocarburants (B100, ED95) ou au biogaz, au profit exclusif des motorisations zéro émission (électrique ou hydrogène).

Du côté de la commission du développement durable plusieurs amendements ont été déposés les 24 et 25 novembre

- Réduction progressive des plafonds d'amortissement des véhicules professionnels, jusqu'à leur suppression en 2030 pour les plus polluants, à l'exception des modèles zéro émission atteignant un score environnemental minimal.
- Création d'une contribution financière des chargeurs, calculée sur les émissions de CO₂ liées au transport de leurs marchandises et destinée à financer les programmes de l'Ademe de décarbonation du transport routier de marchandises.

Delta Rail renforce sa desserte au Havre

Le terminal maritime de la GMP sur Port 2000 – Terminal de France – est désormais également connecté en direct par Delta Rail, à Lyon et à Chalon-sur-Saône, à raison de 2 liaisons hebdomadaires, bientôt 3 début 2026.

[Pour en savoir plus](#)

Sous investissements dans l'entretien du réseau routier national non concédé

Les sénateurs Hervé Maurey (UC) et Marie-Claire Carrère-Gée (LR), rapporteurs des crédits transports au Sénat, ont présenté le 19 novembre en commission des finances leur rapport sur les crédits des transports terrestres et maritimes. Ils y constatent que les crédits de paiement (CP) alloués à l'entretien et à la régénération du réseau routier national non concédé stagnent autour d'un milliard d'euros, alors que la conférence Ambition France Transports avait évalué le besoin d'investissement annuel à un milliard d'euros supplémentaires jusqu'en 2030. Les montants sont donc « très inférieurs aux investissements qui seraient nécessaires pour enrayer la spirale de dégradation du réseau routier ». Les sommes consacrées à l'entretien et la réparation des ouvrages d'art sont, elles aussi, « encore éloigné[e]s » des cibles fixées par la loi d'orientation des mobilités et par Ambition France Transports.

Entrepôts et plateformes logistiques de 10 000 m² ou + en 2024

Au 31/12/2024, la France métropolitaine dispose de 93 millions de m² d'entrepôts ou plateformes logistiques (EPL) de 10 000 m² ou +, en hausse de 2,3 % par rapport à l'année précédente. La construction d'entrepôts de très grande taille contribue fortement à cette augmentation. La moitié des EPL sont exploités par des entreprises ou des groupes spécialisés dans le commerce ou l'entreposage. Implantés en périphérie des principales métropoles et le long d'axes drainant l'activité logistique, les EPL de 10 000 m² ou + sont concentrés dans la moitié nord de la France et sur l'axe Lyon-Marseille.

[Note & Données](#)

Conditions de mise en place en 2027 de l'écotaxe sur les poids lourds dans la CEA

Après une [adoption fin 2024](#), la collectivité européenne d'Alsace (CEA) a précisé fin octobre les modalités de mise en place du R-Pass, la taxe kilométrique pour les poids lourds dont le contrôle et la collecte démarrent le 1er janvier 2027. Géré par le consortium franco-allemand R-pass opérateur SAS, le dispositif soumettra à taxation les plus de 3,5 tonnes sur un réseau incluant l'A35 et l'A36 « pour leurs parties non concédées et situées hors du territoire de l'Eurométropole de Strasbourg ». Ainsi que les départementales 83 -entre Colmar et Sélestat, et les RD 1363, 502 et 504.

La taxe est présentée comme un pendant à la taxe poids lourds allemande (LKW Maut) instaurée en 2005 de l'autre côté de la frontière et qui, indique-t-on à la CEA, « a entraîné un report significatif de camions en transit sur l'axe routier Nord Sud alsacien ». Un itinéraire cependant moins cher puisque la taxe allemande s'élève à 34 centimes d'euros le kilomètre, contre 15 Cts€ en moyenne pour la future taxe alsacienne, avec des tarifs s'échelonnant entre 7,1 et 34,5 Cts, selon divers critères, comme la motorisation. Ainsi, des exonérations sont notamment prévues pour les véhicules électriques

Le texte prévoit aussi des remises de 13% quand on emprunte le réseau plus de vingt fois, mais sans discrimination entre le trafic local et le transit qui était visé.

Rappelons que la région Grand Est a également décidé la mise en place, sur plus de 500 kilomètres de ses routes, d'une éco contribution poids lourds (ECPL), en juillet 2027. Six mois après le démarrage du R-Pass.

Défense de l'ADEME par son président

Sylvain Waserman prend la plume pour défendre l'Ademe - Le président de l'Ademe a publié [une lettre ouverte](#), le 12 novembre, pour convaincre de l'utilité de l'agence. Les attaques contre l'opérateur, [déjà ciblé en juillet par un rapport sénatorial](#), ont ressurgi dans le cadre de l'élaboration du budget 2026. [Plusieurs amendements](#) déposés en commission des finances par des députés de droite et d'extrême droite demandaient sa suppression pure et simple – ils ont été rejetés. « Casser un outil opérationnel de la transition écologique, qui fonctionne, ce serait une erreur et une illusion », écrit Sylvain Waserman. L'Ademe a « beaucoup changé » et de nombreuses attaques visent « une agence qui n'existe pas ou n'existe plus », estime-t-il. Il répond aux élus qui avancent que l'Ademe « se superpose à d'autres opérateurs » : « Dans la sphère État, personne d'autre n'instruit des subventions pour décarboner les entreprises [...]. Personne d'autre n'instruit des demandes de subventions de l'État sur les réseaux de chaleur. Personne d'autre n'opère les bases de données que l'État nous confie. Personne d'autre ne gère les 300 sites dangereux que l'État nous confie. Personne d'autre ne met en place les systèmes d'information de collecte des informations des éco-organismes... »

Evolutions des coûts du TRM - Bilan 2025 et perspectives 2026

En 2025, l'inflation des coûts d'exploitation du transport routier de marchandises hors carburant atteint en moyenne annuelle + 2,4 %, tirée notamment par les augmentations du poste conducteur (+ 2 % pour les coûts salariaux), des coûts de maintenance (+ 2,5 %) ou bien encore des coûts fixes de matériel (détention et assurances : + 4,3 %). Depuis deux ans, l'inflation cumulée des coûts hors carburant atteint + 7,7 %. Pour 2026, le CNR prévoit une inflation des coûts hors carburant proche de + 2,4 %. L'élément prédominant demeure le coût de personnel de conduite : + 2,2 % en moyenne annuelle sur le poste salaires et charges. Parmi les autres postes en augmentation, citons les coûts fixes de matériel (détention et assurances), dont la prévision de hausse s'élève à + 3,5 %.

Téléchargez [l'étude](#) pour découvrir les évolutions par segment d'activité et le détail par poste, assortis d'explications.

Transport routier de marchandises : stabilisation fragile au 3^{ème} trimestre 2025

Après plusieurs trimestres de recul, le transport routier de marchandises (TRM) amorce une **phase de stabilisation**. Selon les indicateurs conjoncturels du secteur, la **baisse de l'activité s'interrompt**, mais **aucun rebond n'est encore perceptible**.

Les entreprises constatent une **activité en stagnation** à un niveau bas, tandis que la **confiance des dirigeants reste fragile**. Le marché du travail montre des signes de **normalisation**, avec une légère hausse des effectifs de conducteurs et une nette baisse des difficultés de recrutement (40 % contre 58 % en 2023).

Les **investissements demeurent au plus bas**, limités au simple **renouvellement du parc de véhicules**, sans perspective de croissance.

Le **moral des chefs d'entreprise** reste quant à lui préoccupant : **57 %** se déclarent **insatisfaits** de la situation de leur entreprise, tandis que **22 %** adoptent une attitude d'attente.

Dans un environnement marqué par la hausse des coûts et la faiblesse persistante des prix du transport, le secteur du TRM se trouve dans un **équilibre précaire**, entre **fin du repli et absence de redressement**.

[Consulter la note de la FNTR](#)

Méthode européenne de comptabilisation des émissions de CO₂ des services de transport

Réunis en trilogue les colégislateurs viennent de tomber sur méthode commune et fiable de calcul des émissions de gaz à effet de serre des services de transport pour les entreprises de transport qui souhaitent les communiquer à leurs clients ; ils se sont appuyés sur le **standard ISO (norme 14083)**.

Dans la mesure où cette norme est payante le projet de règlement européen « CountEmissions EU » prévoit que la Commission fournira gratuitement un outil de calcul et un accès au standard en lecture seule. Une mesure adressée particulièrement aux petites et moyennes entreprises. Les colégislateurs ont aussi choisi de ne pas imposer l'utilisation de données primaires, plus précises mais considérées plus coûteuses à fournir. Ils prévoient en revanche des incitations pour encourager leur usage. L'accord introduit encore la possibilité d'intégrer à l'avenir, par une clause de revoyure, l'analyse du cycle de vie des services de transport dans la comptabilisation de leurs émissions. Le texte issu de ce trilogue doit désormais être approuvé par le Conseil et le Parlement avant de pouvoir être définitivement adopté.

Industrialisation tirée par l'industrie « verte » et l'économie circulaire

C'est ce qui ressort du « **baromètre industriel** » du premier semestre 2025, **paru** le 30 octobre, produit par le ministère de l'économie. Avec 11 nouveaux sites, ces secteurs « poursuivent la dynamique observée » dans les précédents baromètres, grâce à « l'ouverture de sites destinés au recyclage de diverses matières et au reconditionnement d'appareils ». Suit « une montée en cadence dans l'industrie de défense qui s'explique notamment par le contexte géopolitique actuel ». La chimie (six fermetures) et le transport (treize fermetures) « sont toujours en difficulté ». Quant à l'agroalimentaire, il affiche une « première décélération », avec 19 ouvertures ou extensions contrebalancées par un nombre important de fermetures et réductions de sites (25). En 2025, « la France continue d'ouvrir et d'agrandir plus d'usines qu'elle n'en ferme ou n'en réduit, mais le ralentissement [observé en 2024] se poursuit avec un solde net d'ouvertures et d'extensions de + 9, une baisse notable par rapport au semestre précédent (+ 48) ».

Bilan 2024 de la sécurité routière

Selon les estimations provisoires de l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière (ONISR), 3 432 personnes sont décédées en 2024 sur les routes de France métropolitaine ou d'outre-mer. Ce bilan est en légère hausse (+1 %) par rapport à 2023, mais inférieur de -1,9 % par rapport à 2019, année référence sur la décennie 2020-2030 :

264 véhicules impliqués dans les accidents de la route sont renseignés comme taxis et 108 accidents ont impliqué une ambulance.

338 personnes sont tuées dans un accident impliquant un Véhicule Utilitaire (VU), soit une diminution de 5,8 % par rapport à 2023.

2 297 accidents impliquant un Poids Lourd (PL) se sont produits, en baisse de -17 % par rapport à 2019 et 399 personnes ont été tuées dans un accident avec un PL (12 % de la mortalité routière).

223 accidents corporels ont impliqué un autocar (0,4 % de l'ensemble des accidents). 36 personnes ont perdu la vie dans ces accidents et 469 ont été blessées.

664 accidents corporels ont impliqué un autobus (0,5 % de l'ensemble des accidents). 17 personnes ont perdu la vie dans ces accidents et 1 033 personnes ont été blessées.

En 2024, 31 accidents impliquent un train dont 19 mortels (soit 61 %).
[Communiqué](#) & [Bilan 2024](#) & [Synthèse](#) & [Chiffres clés](#) & [Données](#)

Tout savoir sur les carburants de synthèse

Les carburants de synthèse, aussi appelés e-carburants ou e-fuels, suscitent un intérêt croissant en France et en Europe. Mais que recouvrent réellement ces nouveaux carburants ? Quels sont leurs usages, leurs avantages, leurs limites, et comment peuvent-ils contribuer à la décarbonation des mobilités lourdes ? Pour répondre à ces questions, France Hydrogène propose une série pédagogique en 4 épisodes : "Tout savoir sur les carburants de synthèse", une plongée complète dans l'univers des e-carburants, de leur production à leurs perspectives de développement.

[Synthèse](#)

Les tarifs réduits du B100 et de l'E85 bons pour le climat, mauvais pour la biodiversité

C'est l'analyse qu'en font les services des ministères de la transition écologique et de l'économie dans le « budget vert », [mis en ligne](#) le 24 octobre. L'impact environnemental des dépenses fiscales favorables au B100 et à l'E85 – que le gouvernement veut respectivement supprimer et raboter progressivement – y est jugé « mixte ». Les tarifs particuliers d'accise contribuent à exercer une « pression négative sur l'usage des sols, du fait du recours majoritaire à des biocarburants de première génération (en concurrence alimentaire) », mais favorisent une « diminution de l'intensité carbone du transport routier permis par l'incorporation de biocarburants », écrivent les services. Au sein de la mission écologie, développement et mobilité durables, 66 % des crédits, taxes affectées et dépenses fiscales sont favorables à l'environnement (développement des mobilités durables, notamment). Parmi les mesures défavorables figurent le remboursement de TICPE au fret routier, le développement routier ou encore des dépenses pour le transport aérien. Au total, les dépenses de l'État favorables à l'environnement devraient atteindre 40,5 milliards d'euros en 2026 et les dépenses défavorables dépasser 8 milliards d'euros.

IV. Réglementation et Jurisprudence

Contrôle des véhicules de transport routier équipés de tachygraphes

Un arrêté vient de définir sous l'appellation « TACHOSCAN » le traitement de données à caractère personnel relatif au contrôle des véhicules de transport routier équipés de tachygraphes. Il autorise le traitement des informations recueillies dans le cadre des contrôles des transports routiers réalisés sur route et en entreprise. Le traitement consiste à recueillir et à analyser les données des tachygraphes installés à bord des véhicules de transport routier, aux fins de contrôle du respect des règles applicables à ce domaine par les agents habilités.

Ce traitement permet :

- 1° Le téléchargement et l'analyse des données d'activité des conducteurs et des véhicules contrôlés ;
- 2° L'enregistrement des informations recueillies, lors des contrôles sur route et en entreprise, par les

fonctionnaires ou agents de l'Etat chargés du contrôle des transports terrestres placés sous l'autorité du ministre chargé des transports ou du ministre de l'intérieur, afin de vérifier le respect des réglementations relatives :

- aux activités, aux temps de conduite et de repos des conducteurs et aux conditions d'utilisation de l'appareil de contrôle dénommé « tachygraphe » ;
 - au travail des conducteurs (qualification des conducteurs, détachement, travail dissimulé) ;
 - à l'accès aux professions et aux marchés des transports routiers et aux conditions d'exercice ;
 - à la sécurité et à la circulation routières des véhicules de transport routier (état et entretien des véhicules, permis de conduire des conducteurs, assurance, poids et dimensions, règles de circulation) ;
 - aux transports d'animaux vivants, de déchets et de marchandises dangereuses ;
- 3° L'édition d'un bulletin de contrôle.

[Voir l'arrêté](#)

Les conditions de circulation des « camions géants »

Après deux ans et demi de négociation, les Vingt-Sept s'appêtent lors du prochain conseil européen des ministres des transports du 4 décembre à définir les conditions de circulation des camions géants au sein de l'UE. Aussi appelés « EMS » (sigle anglais pour « système modulaire européen »), ces silhouettes peuvent dépasser les 60 tonnes et 25 mètres de longueur.

Bien que la France se soit toujours opposée à la circulation de ces EMS la France a donné son accord pour le compromis européen. Deux raisons à cela.

1° Dans la mesure où les États gardent les cartes en main pour autoriser ou interdire les EMS sur leur territoire, la France restera maîtresse chez elle. En revanche, si elle devait un jour les autoriser, leur passage transfrontalier avec un pays qui les autorise a été simplifié et elle ne pourra pas s'y opposer dès lors qu'ils respectent les limites de poids et de longueur applicables sur son sol.

2° Paris a obtenu que le passage transfrontalier des poids lourds circulant 44-tonnes soit réservé aux seuls véhicules zéro émissions, soit les 100% électriques.

Proposition de loi du RN sur le transport routier de marchandises

La députée Manon Bouquin (RN) a déposé, le 18 novembre à l'Assemblée nationale, une [proposition de loi](#) « pour la protection des transporteurs routiers et la souveraineté logistique française ». Le [texte](#) prévoit l'adoption, d'ici au 1^{er} juillet 2026 puis tous les cinq ans, d'une programmation pluriannuelle pour les transports. L'État serait chargé d'en définir les orientations autour de quatre axes : modernisation et extension des infrastructures, numérisation et simplification administrative, décarbonation du fret et développement d'une mobilité adaptée au territoire. Le texte inclut également diverses mesures censées protéger les entreprises françaises, comme des sanctions accrues contre le cabotage illégal, les vols de carburant et de matériel, ou encore contre les pratiques tarifaires jugées abusivement basses.

De sérieux doutes existent quant à l'inscription de ce texte au calendrier parlementaire.

Evolution de la directive Eurovignette ?

La Commission européenne a présenté début octobre une nouvelle révision de la directive Eurovignette (1999/62/CE), cadre de référence pour la tarification routière dans l'Union. Son ambition : harmoniser les règles de péage avec les dernières normes d'émissions de CO₂ et renforcer la transparence des systèmes nationaux. Officiellement, il s'agit d'un ajustement « technique et organisationnel » censé garantir sécurité juridique et visibilité aux transporteurs. Mais la profession s'inquiète. Pour l'Union internationale des transports routiers (IRU), cette réforme pourrait « figer un mécanisme inflexible », en liant les péages exclusivement aux émissions de CO₂ des véhicules, sans tenir compte d'autres solutions bas carbone, comme les motorisations biogaz, HVO ou hybrides, et dénonce un projet qui ignorerait les technologies de transition et pénaliserait ainsi les entreprises qui investissent déjà dans des flottes plus propres. L'organisation critique aussi l'absence de mesures incitatives : les recettes générées par les péages CO₂ ne sont pas explicitement réaffectées à la décarbonation du transport routier et la proposition ne précise ni le calendrier d'intégration du système VECTO pour les remorques et semi-remorques (dispositifs techniques aérodynamiques), ni les modalités d'application pour les premières immatriculations.

Action directe en paiement du prix du transport – sauvegarde pour « l'expéditeur Ex Works »

En application de l'article L.132-8 du code de commerce, le transporteur impayé de sa prestation peut directement s'adresser à l'expéditeur, au commissionnaire ou au destinataire pour obtenir le règlement de sa facture. Dans un arrêt du 17 septembre 2025 la cour d'appel de Versailles a confirmé la jurisprudence établissant que la qualité d'expéditeur ne pouvait pas être reconnue à un site d'enlèvement de la marchandise exploité par le vendeur dans le cadre d'une vente EXW (vente départ). Dans l'affaire traitée à Versailles la mention EXW figurait de surcroît sur la lettre de voiture et était donc opposable au transporteur.

Faute inexcusable de l'employeur en cas d'accident du travail

Depuis un arrêt de la cour de cassation du 28 février 2002 la faute inexcusable consiste en un « manquement à l'obligation légale de sécurité et de protection de la santé à laquelle l'employeur est tenu envers le travailleur et le fait qu'il n'a pas pris les mesures nécessaires pour l'en préserver ».

La cour d'appel de Lyon vient dans un arrêt du 23 septembre 2025 de reconnaître l'existence d'une telle faute inexcusable en présence d'un conducteur de poids lourds qui s'est blessé en glissant sur le sol givré de son camion frigorifique alors qu'il déchargeait des palettes. Pour caractériser la faute inexcusable donnant droit au salarié au versement d'une indemnité supplémentaire, la cour d'appel a mis en avant que l'employeur n'avait pris aucune mesure pour éviter les glissades (absence d'équipement de sécurité adapté), avec comme facteur aggravant une absence de protocole de sécurité obligatoire pour prévenir les risques à l'occasion des opérations de chargement et de déchargement.