CGF Infos
Octobre 2026
Veille & Action TRANSPORT - ENERGIE - LOGISTIQUE

Sommaire

Table des matières

Sommaire **1**

I - Agenda - Évènements - Webinaires **2**

Programme de formations SavoirLeFer 2027 2

Changement climatique : comment préparer votre entreprise ? 2

Logistique urbaine : les Rencontres InTerLUD+ organisées le 3 décembre 2026 2

Matinée Clients de Paris Terminal : 04 novembre 2026 3

5ème journée de la filière logistique et transport de marchandises : 9 décembre 2026 . 3

II - Transport et logistique **3**

Fraude et détournement de fret : une vigilance renforcée sur la chaîne logistique 3

Prix des carburants et indexation transport : vers un renforcement des mécanismes de répercussion des coûts 4

Transport routier de marchandises : la conjoncture se dégrade de nouveau au troisième trimestre 2026 5

Publication des indices VUL (véhicules utilitaires légers) 6

Indice des coûts du CNR - Octobre 2026 6

Fermeture de l'A13 : des risques logistiques majeurs pour les entreprises du commerce de gros 7

III - Transition énergétique et décarbonation **7**

ETS 2 : un marché carbone européen maintenu mais toujours contesté 7

Matières premières critiques : un défi stratégique pour l'électrification des flottes 8

IV – Innovation et numérique **9**

Innovation logistique : sept nouveaux lauréats rejoignent le programme LogTech 9

Intelligence artificielle et transformation numérique : une accélération qui concerne désormais toutes les entreprises 10

V – Réglementation et fiscalité **11**

REP Emballages professionnels : une échéance réglementaire désormais très proche 11

PLF 2027 : plusieurs mesures sous surveillance pour les entreprises..... 11
Zones à faibles émissions : des débats toujours en cours 12

I - Agenda - Évènements - Webinaires

Programme de formations SavoirLeFer 2027

SavoirLeFer a publié son nouveau programme de formations 2027 consacré au transport ferroviaire et au report modal.

Ces sessions visent à accompagner les professionnels dans la compréhension des enjeux techniques, économiques et réglementaires du fret ferroviaire et de la logistique multimodale.

Voir le programme des prochaines sessions de 2026 :

https://www.savoirlefer.fr/formations

Changement climatique : comment préparer votre entreprise ?

Face à la multiplication des épisodes climatiques extrêmes, les entreprises sont de plus en plus exposées à des risques susceptibles d'affecter leur activité : perturbations logistiques, tensions sur les ressources, fragilisation des sites de production ou encore hausse des coûts d'exploitation. Ces impacts peuvent se répercuter sur l'ensemble de la chaîne de valeur, des fournisseurs jusqu'aux clients.

Dans ce contexte, l'identification des vulnérabilités, l'évaluation des conséquences économiques et la mise en place de stratégies d'adaptation deviennent des enjeux stratégiques. Un webinaire, organisé par ECOCO2, consacré à ces questions se tiendra le 5 novembre 2026, avec pour objectif d'accompagner les entreprises dans l'analyse de leurs risques climatiques et dans la définition de plans d'action adaptés.

En savoir plus : Inscriptions

Logistique urbaine : les Rencontres InTerLUD+ organisées le 3 décembre 2026

La 6ème édition des Rencontres nationales InTerLUD+ se tiendra le 3 décembre 2026 au Forum des Images à Paris. Cet événement réunira les principaux acteurs de la logistique urbaine afin d'échanger sur les enjeux de décarbonation du transport de marchandises, l'organisation des livraisons en ville et les coopérations entre collectivités et entreprises pour construire une logistique urbaine plus durable.

En savoir plus : Programme et inscriptions

Matinée Clients de Paris Terminal : 04 novembre 2026

Comme chaque année, Paris Terminal (Port de Gennevilliers) organise une rencontre exceptionnelle sous la forme d'une matinée dédiée aux acteurs de la logistique : chargeurs, commissionnaires, opérateurs, compagnies maritimes et transporteurs, placée sous le signe du partage, de l'intermodalité et de la construction de solutions concrètes.

Réservez dès maintenant cette date dans votre agenda.

Pour de plus amples informations :

Contact : Céline MANTOUX
Tél : 06.60.65.64.94
Mail : celine.mantoux@paris-terminal.com

Pour toute pré-inscription, merci de faire un retour par mail à : nathalie.mangin@paris-terminal.com ou en remplissant le formulaire Inscription à la Matinée Clients de Paris Terminal

L'événement est réservé à un maximum de 50 participants. Assurez-vous de réserver votre place rapidement, et vous recevrez ensuite une invitation.

5ème journée de la filière logistique et transport de marchandises : 9 décembre 2026

France Logistique, dont la CGF est membre fondateur, organisera le 9 décembre prochain la 5ème Journée de la filière logistique et transport de marchandises. Cette édition sera l'occasion de réunir les acteurs du secteur autour des grands enjeux stratégiques de la filière, notamment la place de la logistique dans les nouvelles dynamiques économiques mondiales, sa contribution à la compétitivité et à la souveraineté de l'économie française, ainsi que les transformations technologiques appelées à façonner les modèles logistiques de demain. Cette rencontre constituera un temps fort d'échanges sur les perspectives d'évolution du secteur et les défis auxquels sont confrontées les entreprises.

En savoir plus : Programme

II - Transport et logistique

Fraude et détournement de fret : une vigilance renforcée sur la chaîne logistique

La sécurisation des flux de marchandises constitue aujourd'hui un enjeu croissant pour l'ensemble des acteurs de la chaîne logistique. Dans un contexte marqué par la digitalisation accélérée des échanges, le développement des plateformes de mise en relation et le recours fréquent à la sous-traitance, les phénomènes de fraude et de détournement de fret connaissent une progression préoccupante. Plusieurs organisations professionnelles, dont la Confédération des Grossistes de France (CGF), se

sont ainsi associées à une démarche commune (réalisation d'un guide pratique) destinée à sensibiliser les entreprises et à diffuser les bonnes pratiques permettant de limiter les risques.

Les principales fraudes observées reposent sur l'usurpation de l'identité d'entreprises de transport, la falsification de documents, la création de faux ordres de mission ou encore la captation frauduleuse de marchandises lors d'opérations de transport. Ces pratiques visent généralement des marchandises à forte valeur ajoutée, facilement revendables, mais peuvent concerner un large éventail de produits.

Pour les entreprises du commerce de gros, dont l'activité repose sur la circulation quotidienne de volumes importants de marchandises entre fournisseurs, plateformes logistiques et clients professionnels, les conséquences peuvent être importantes. Au-delà des pertes financières directes, ces événements peuvent entraîner des ruptures d'approvisionnement, altérer la qualité de service et fragiliser les relations commerciales.

Dans ce contexte, une vigilance accrue s'impose lors de la sélection des prestataires et de la préparation des opérations de transport. La vérification de l'identité des intervenants, le contrôle des documents transmis et la sensibilisation des équipes constituent des mesures de prévention essentielles pour limiter l'exposition aux risques de fraude.

En savoir plus : Flyer détournement de fret

Prix des carburants et indexation transport : vers un renforcement des mécanismes de répercussion des coûts

La forte volatilité des prix de l'énergie continue de peser sur l'équilibre économique du transport routier de marchandises. Dans un contexte marqué par la hausse des coûts d'exploitation et les difficultés rencontrées par de nombreux transporteurs pour préserver leurs marges, les organisations professionnelles du secteur ont multiplié leurs démarches auprès des pouvoirs publics afin d'obtenir une meilleure application des dispositifs de répercussion des variations du coût du carburant.

Face à ces préoccupations, le ministre chargé des Transports, Philippe Tabarot, a annoncé plusieurs mesures visant à renforcer l'effectivité des mécanismes existants. Parmi les principales annonces figurent la publication prochaine d'une circulaire destinée à rappeler les obligations applicables en matière d'indexation carburant, ainsi qu'un renforcement des contrôles et des sanctions en cas de non-respect de la réglementation. Ces mesures visent à garantir une prise en compte plus systématique de l'évolution des coûts énergétiques dans les relations contractuelles entre transporteurs et donneurs d'ordre.

Parallèlement, le Gouvernement a engagé un travail plus structurel avec les représentants de la profession. Un groupe de travail doit ainsi être mis en place afin

d'examiner les conditions d'une généralisation de l'utilisation des indices élaborés par le Comité national routier (CNR) dans les futurs contrats de transport (première réunion du GT programmée le 29 octobre). Les réflexions porteront également sur la possibilité de traduire ces évolutions dans le cadre législatif afin de renforcer durablement la sécurité juridique et la transparence des mécanismes de révision tarifaire.

Pour les entreprises du commerce de gros, ces évolutions revêtent une importance particulière quand elles agissent en qualité de chargeur recourant à des prestataires de transport et, à ce titre, directement concernées par les mécanismes de répercussion des coûts du carburant. Pour les entreprises acheteuses de prestations de transport, le renforcement de l'indexation pourrait se traduire par une application plus systématique et plus rapide des clauses de révision tarifaire.

Dans les discussions qui vont suivre, la CGF veillera à ne pas créer de déséquilibre au seul profil des entreprises de transport.

Transport routier de marchandises : la conjoncture se dégrade de nouveau au troisième trimestre 2026

La dernière enquête de conjoncture de la FNTR fait état d'une nouvelle détérioration de la situation du transport routier de marchandises (TRM) au troisième trimestre 2026, après la stabilisation observée au printemps. L'ensemble des indicateurs d'activité se replie, traduisant un ralentissement durable de la demande dans un contexte marqué par des coûts énergétiques élevés, une visibilité économique réduite et des marges toujours sous pression.

Les transporteurs signalent une baisse de l'activité actuelle comme des perspectives d'activité pour les prochains mois. Cette évolution s'explique notamment par la fragilité persistante des principaux secteurs clients du transport, notamment l'agroalimentaire, l'industrie et le bâtiment, dont les carnets de commandes et les perspectives demeurent peu dynamiques.

Le marché du travail connaît également une phase d'ajustement. Les recrutements ralentissent et les effectifs de conducteurs sont revus à la baisse, non pas en raison d'une amélioration structurelle des difficultés de recrutement, mais en raison du manque de visibilité qui conduit les entreprises à différer leurs embauches.

Dans ce contexte, les investissements restent limités au renouvellement des équipements existants. Les entreprises privilégient la préservation de leur trésorerie face à des coûts de financement élevés et à un niveau d'incertitude économique toujours important. Cette prudence pourrait toutefois retarder certains projets de modernisation des flottes et de décarbonation du transport.

Pour les entreprises du commerce de gros, ces résultats appellent à la vigilance. La fragilisation du secteur du transport risque d'accentuer les tensions sur les coûts logistiques et de peser sur les capacités de distribution.

En savoir plus : Téléchargez l'enquête de conjoncture 3ème trimestre 2026

Publication des indices VUL (véhicules utilitaires légers)

L'Organisation des transporteurs routiers européens (OTRE) et le Syndicat national des transports légers (SNTL) ont publié les indices VUL du troisième trimestre 2026, élaborés en partenariat avec le Comité national routier (CNR). Ces nouveaux indicateurs couvrent trois segments d'activité du transport léger de marchandises : la distribution urbaine, le transport régional et le transport longue distance.

Construits à partir des données collectées auprès d'un large panel d'entreprises du secteur au sein d'une commission dédiée, ces indices permettent de suivre l'évolution des principaux postes de coûts d'exploitation des véhicules utilitaires légers (carburant, entretien, pneumatiques, assurance, frais financiers ou encore main-d'œuvre). Les économistes du CNR ont également reconstitué les séries d'évolution des coûts depuis janvier 2021 pour plusieurs catégories de véhicules, allant de 6 à 20 m^3.

Pour les entreprises du commerce de gros, fortement utilisatrices de véhicules utilitaires légers dans les activités de livraison et de distribution de proximité, ces indices offrent désormais un référentiel objectif permettant de mieux suivre l'évolution des coûts logistiques et de sécuriser les discussions tarifaires avec les prestataires de transport.

En savoir plus : Téléchargez les indices VUL T3 2026

Indice des coûts du CNR - Octobre 2026

Le secteur du transport routier demeure confronté à une forte tension sur ses coûts d'exploitation. Sur un an, les prix du gazole affichent une hausse particulièrement marquée, atteignant +54 % pour le transport routier de marchandises (TRM). Cette progression, conséquence des turbulences observées sur les marchés pétroliers au printemps, continue de peser lourdement sur les comptes des entreprises.

Hors carburant, l'évolution des coûts reste plus contenue mais orientée à la hausse, avec une progression moyenne de +1,4 % dans le TRM sur douze mois. Ces augmentations sont principalement liées à la détention des matériels, aux primes d'assurance ainsi qu'aux dépenses de maintenance.

Dans ce contexte, les perspectives économiques demeurent particulièrement dégradées. La combinaison de prix de l'énergie durablement élevés, d'une croissance atone, d'un environnement financier marqué par la hausse des taux d'intérêt et d'une inflation persistante continue de fragiliser l'activité. La croissance française devrait ainsi rester limitée à +0,4 % en 2026 avant un rebond très modéré à +0,7 % en 2027, tandis que

la remontée du chômage alimente les incertitudes pesant sur les entreprises et leurs perspectives de développement.

En savoir plus : Conjoncture économique et coûts du transport routier

Fermeture de l'A13 : des risques logistiques majeurs pour les entreprises du commerce de gros

La fermeture de l'A13 entre novembre 2026 et août 2027, dans le cadre des travaux de renforcement du tunnel de Saint-Cloud liés au passage de la ligne 15 du Grand Paris Express, entraînera d'importantes perturbations sur l'un des principaux axes reliant l'Île-de-France à la Normandie. Les reports de circulation devraient principalement s'effectuer par l'A14, la RN13, l'A15 et, pour les poids lourds, par la N104, tandis que des restrictions de transit sont également prévues sur certaines voiries locales.

Pour les entreprises du commerce de gros, cette situation constitue un enjeu logistique majeur. La dégradation de la fluidité des trafics pourrait entraîner des allongements des temps de parcours, une hausse des coûts d'exploitation et une moindre fiabilité des livraisons, notamment pour les flux d'approvisionnement et de distribution entre l'ouest francilien, Paris et la Normandie. Ces difficultés interviennent dans un contexte déjà marqué par la hausse des coûts du transport et de l'énergie.

Face à ces risques, le GATMARIF, qui rassemble les principaux acteurs du transport, de la logistique et des chargeurs franciliens, dont la Confédération des Grossistes de France (CGF), a demandé la gratuité de l'A14 pour les véhicules professionnels transportant des marchandises. Cette mesure permettrait de limiter le report des flux vers des axes déjà congestionnés et de préserver les conditions de circulation dans les communes de l'ouest francilien.

Les entreprises sont invitées à anticiper dès à présent les impacts potentiels sur leurs schémas logistiques et à suivre avec attention les prochaines annonces des pouvoirs publics.

En savoir plus : DiRIF : Travaux de confortement du tunnel de Saint-Cloud (A13)

III - Transition énergétique et décarbonation

ETS 2 : un marché carbone européen maintenu mais toujours contesté

Le mécanisme ETS 2 s'impose progressivement comme l'un des principaux dossiers réglementaires susceptibles de transformer durablement l'économie du transport routier et, plus largement, l'ensemble des chaînes logistiques européennes. Ce nouveau marché carbone, qui doit s'appliquer aux carburants utilisés notamment dans le transport routier et le bâtiment, vise à intégrer progressivement le coût des émissions de

gaz à effet de serre dans le prix des énergies fossiles afin d'accélérer la décarbonation des mobilités.

Au cours des derniers mois, plusieurs États membres et de nombreuses organisations professionnelles ont renouvelé leurs critiques à l'égard du dispositif. Beaucoup soulignent le risque d'une hausse significative des coûts supportés par les entreprises et les consommateurs dans un contexte économique déjà marqué par une forte volatilité des prix de l'énergie. Ces préoccupations trouvent désormais un relais au Parlement européen, où plusieurs eurodéputés du Parti populaire européen (PPE) ont déposé des amendements visant soit à supprimer l'ETS2, soit à en reporter l'entrée en vigueur à 2031. Les partisans de ces propositions estiment qu'une application dès 2028 risquerait d'alourdir davantage le coût des carburants et d'accentuer la précarité énergétique. À l'inverse, les défenseurs du dispositif considèrent qu'il constitue un outil essentiel pour financer la transition énergétique et renforcer la résilience face aux futures crises énergétiques.

Malgré ces contestations, la Commission européenne maintient à ce jour le calendrier prévu et continue de défendre une entrée en vigueur à compter de 2028.

Pour les entreprises du commerce de gros, les conséquences potentielles demeurent importantes. Le transport routier restant le principal mode d'acheminement des marchandises, toute augmentation du coût des carburants est donc susceptible de se répercuter sur les coûts d'approvisionnement, de stockage et de distribution. Cette évolution pourrait ainsi entraîner une hausse progressive des coûts logistiques, indépendamment même de l'évolution des marchés pétroliers.

Dans ce contexte, l'incertitude porte désormais davantage sur le calendrier exact et les modalités de mise en œuvre que sur l'existence même d'un signal-prix carbone appliqué aux carburants. Les entreprises ont donc intérêt à anticiper dès à présent cette évolution en poursuivant leurs démarches d'optimisation logistique et de réduction de leur consommation énergétique.

Matières premières critiques : un défi stratégique pour l’électrification des flottes

Alors que l'Union européenne s'est fixé comme objectif de couvrir, à l'horizon 2030, au moins 10 % de ses besoins en matières premières critiques par une production minière européenne, les représentants du secteur extractif estiment que cette cible pourrait s'avérer difficile à atteindre, notamment pour le lithium et les terres rares, dont la production européenne demeure aujourd'hui quasi inexistante. Si plusieurs projets stratégiques ont été identifiés par la Commission européenne pour renforcer l'autonomie de l'Union, leur concrétisation reste incertaine et soumise à de nombreux facteurs industriels, économiques et réglementaires.

Cette situation revêt une importance particulière pour les entreprises du commerce de gros. La décarbonation progressive du transport routier et des opérations logistiques

repose en grande partie sur le développement de solutions d'électromobilité, qu'il s'agisse des véhicules utilitaires électriques, des poids lourds à batterie ou encore des infrastructures de recharge déployées sur les sites logistiques. Or, ces technologies dépendent fortement de l'accès à des matières premières stratégiques telles que le lithium, le nickel ou certaines terres rares utilisées dans les batteries et équipements électriques.

NB : A noter, l'autorisation accordée à Imérys d'exploiter sa mine de lithium dans l'Allier jusqu'en 2075.

Pour les grossistes engagés dans la transformation de leurs flottes ou de leurs entrepôts, les difficultés d'approvisionnement en minerais critiques pourraient donc avoir des conséquences directes sur les coûts des équipements, les délais de déploiement des solutions électriques et, plus largement, sur la trajectoire de décarbonation des activités logistiques. Cette dépendance souligne l'importance croissante des enjeux de souveraineté industrielle et de sécurisation des chaînes d'approvisionnement dans la réussite de la transition énergétique.

IV – Innovation et numérique

Innovation logistique : sept nouveaux lauréats rejoignent le programme LogTech

À l'occasion des Rencontres Innovation & Logistique organisées à Bercy le 29 septembre 2026, la Direction générale des Entreprises (DGE), en partenariat avec France Logistique, a dévoilé les sept lauréats de la deuxième promotion du programme LogTech. Destiné à accompagner le développement de PME et de start-ups innovantes, ce dispositif vise à soutenir la transformation d'une filière confrontée à des enjeux majeurs de compétitivité, de transition écologique et d'adaptation aux évolutions du commerce et des chaînes d'approvisionnement.

Les entreprises retenues proposent des solutions couvrant l'ensemble de la chaîne logistique : électrification des poids lourds et infrastructures énergétiques (Decade Energy), automatisation du traitement documentaire du transport international (Docloop), réduction des emballages plastiques (Ecklo), automatisation des opérations de cour logistique (Ex9), optimisation des implantations de stocks par jumeau numérique (sWartr), amélioration de la sécurité et de la fluidité des flux en entrepôt (U-Light) ou encore facilitation de l'accès à l'immobilier logistique (Storm).

Pour les entreprises du commerce de gros, ces innovations répondent à plusieurs enjeux stratégiques : maîtrise des coûts logistiques, amélioration de la productivité des entrepôts, optimisation des stocks, simplification des démarches administratives et accompagnement de la décarbonation des activités. Elles illustrent également la place croissante des technologies numériques, de l'automatisation et de l'exploitation des données dans la performance des chaînes d'approvisionnement.

En savoir plus : Téléchargez le communiqué

Intelligence artificielle et transformation numérique : une accélération qui concerne désormais toutes les entreprises

Les résultats du Baromètre France Num 2026 confirment l'accélération de la transformation numérique des entreprises françaises et la montée en puissance rapide des usages liés à l'intelligence artificielle. Désormais, 40 % des TPE-PME utilisent une solution d'intelligence artificielle, contre 26 % un an auparavant. Cette proportion atteint même 53 % parmi les PME. Les usages les plus fréquents concernent la génération de contenus (34 %), les assistants conversationnels et moteurs de recherche IA (24 %), l'analyse documentaire (13 %) ainsi que l'automatisation des tâches administratives (11 %).

Parallèlement, 39 % des entreprises déclarent avoir subi un incident de cybersécurité au cours des douze derniers mois, tandis que 53 % des dirigeants redoutent une perte ou un piratage de leurs données.

Longtemps réservées aux grandes entreprises ou à des usages spécialisés, ces technologies deviennent progressivement accessibles à l'ensemble du tissu économique, y compris aux entreprises de taille intermédiaire et aux PME du commerce de gros. Cette évolution intervient dans un contexte marqué par la multiplication des données disponibles, un besoin croissant d'automatisation et une pression accrue sur les coûts opérationnels.

Pour les entreprises du commerce de gros, l'intelligence artificielle constitue désormais un levier concret d'amélioration de la compétitivité. Les applications sont nombreuses : prévision de la demande, optimisation des stocks, pilotage logistique, automatisation du traitement des commandes, analyse documentaire, assistance à la relation client ou encore aide à la décision. Dans un secteur caractérisé par des volumes d'information importants et une forte complexité opérationnelle, ces outils permettent d'améliorer la qualité de service, de renforcer la réactivité face aux évolutions du marché et de générer des gains de productivité significatifs.

Cette dynamique s'accompagne néanmoins de nouveaux enjeux de gouvernance. La qualité des données, la confidentialité des informations, la cybersécurité et l'accompagnement des collaborateurs deviennent des sujets stratégiques pour garantir un déploiement efficace et maîtrisé de ces technologies.

En savoir plus :

Téléchargez le baromètre France Num 2026

Téléchargez le Guide CGF : L'IA au service du commerce de gros

V – Réglementation et fiscalité

REP Emballages professionnels : une échéance réglementaire désormais très proche

La création de la filière de responsabilité élargie du producteur (REP) applicable aux emballages professionnels constitue l'une des principales évolutions réglementaires susceptibles d'affecter les entreprises du commerce interentreprises à court terme. Son entrée en vigueur prévue au 1er janvier 2027 rapproche désormais les entreprises d'une échéance qui nécessitera de nombreuses adaptations organisationnelles et financières.

Le principe de la réforme consiste à faire contribuer les metteurs sur le marché au financement de la gestion des déchets issus des emballages professionnels. Si plusieurs modalités opérationnelles continuent de faire l'objet de discussions et de précisions réglementaires, les orientations générales du dispositif sont désormais connues. Les entreprises concernées devront notamment identifier les emballages entrant dans le périmètre de la réforme, réaliser les déclarations nécessaires et s'acquitter des contributions correspondantes.

Pour les entreprises du commerce de gros, l'enjeu est particulièrement important. De nombreux secteurs ont recours à des volumes significatifs d'emballages logistiques destinés au transport, au stockage ou à la préparation de commandes. Les impacts financiers peuvent donc être substantiels selon la nature des activités exercées et les flux concernés.

Dans ce contexte, il apparaît essentiel d'anticiper dès maintenant les futures obligations. Les entreprises gagneront à cartographier leurs flux d'emballages, à évaluer leur exposition économique et à suivre attentivement les travaux d'accompagnement engagés par les organisations professionnelles. L'approche retenue aujourd'hui conditionnera largement la capacité à maîtriser les coûts et à assurer une mise en conformité dans des délais désormais très contraints.

Cette thématique est principalement suivie par la Commission Environnement de la CGF qui vient de créer un groupe de travail dédié afin de suivre les enjeux logistiques associés à la REP.

PLF 2027 : plusieurs mesures sous surveillance pour les entreprises

L'examen du projet de loi de finances pour 2027 reste marqué par une forte instabilité politique. Après le rejet de la partie « recettes » en commission des finances, les débats se poursuivent à l'Assemblée nationale et ont déjà pris un retard important. À ce stade, l'issue des discussions demeure incertaine et il apparaît de plus en plus probable que le texte initial du Gouvernement soit transmis au Sénat sans que l'ensemble des dispositions ait pu être examiné.

Pour les secteurs du transport, de la logistique et de l'énergie, plusieurs mesures demeurent particulièrement sensibles. Les débats portent notamment sur une nouvelle

hausse du versement mobilité, soutenue par certains membres du Gouvernement afin de financer les services express régionaux métropolitains (SERM). La CGF s'y oppose fermement, estimant qu'il s'agit d'un impôt de production déjà particulièrement élevé qui pénalise la compétitivité des entreprises.

D'autres amendements visent à instaurer une contribution climat applicable aux chargeurs ou à renforcer les mécanismes de répercussion des écotaxes de transport. La CGF a alerté le Gouvernement sur les risques économiques de ces dispositifs, qui pourraient alourdir les coûts logistiques des entreprises françaises, fragiliser leur compétitivité face à leurs concurrents européens et accentuer les risques de délocalisation des activités logistiques.

En parallèle, plusieurs mesures favorables à la transition énergétique des transports sont actuellement discutées, parmi lesquelles un tarif réduit d'accise sur l'électricité destinée à la recharge des poids lourds électriques ainsi que l'adaptation des dispositifs de suramortissement. Ces mesures témoignent de la volonté des pouvoirs publics d'accélérer la décarbonation du transport routier, même si leurs modalités d'application restent encore susceptibles d'évoluer au cours de la navette parlementaire.

Dans ce contexte, la CGF demeure pleinement mobilisée auprès des parlementaires et des cabinets ministériels afin de défendre les intérêts des entreprises du commerce de gros, notamment sur les sujets liés à la fiscalité des transports, aux coûts logistiques et à la compétitivité des entreprises.

Zones à faibles émissions : des débats toujours en cours

Les débats autour de l'avenir des zones à faibles émissions (ZFE) se poursuivent au Parlement.

Début octobre, la proposition de loi visant à supprimer le dispositif n'a pas pu être examinée jusqu'à son terme à l'Assemblée nationale. Aucune modification réglementaire n'est donc intervenue à ce stade.

Pour les entreprises du commerce de gros, l'évolution du cadre applicable aux ZFE demeure un sujet de vigilance compte tenu de ses impacts potentiels sur les schémas de livraison urbaine, les investissements dans les véhicules et l'organisation logistique des flux de marchandises.