

Veille & Action n°23 – Mai 2025

Sommaire

Collecte de la taxe d'apprentissage 2025.....	2
Enquête de la CGF sur la sobriété et la décarbonation des entrepôts et bâtiments.....	2
Innovation logistique – réservez le 13 juin à Bercy.....	2
Webinaire CGF : comment bien acheter son électricité ? 3 juillet 9h00.....	2
I. Logistique urbaine.....	3
Des zones à trafic limité bientôt en fonctionnement à Lyon et Clermont-Ferrand	3
Efficacité des mesures pour améliorer la qualité de l'air.....	3
Un Roquelaure de la qualité de l'air pour sauver les ZFE ?.....	3
Recours de Paris contre le plan de protection de l'atmosphère de l'Île-de-France.....	4
II. Transition écologique.....	4
Publication du Baromètre du Transport Engagé 2025.....	4
Accompagnement au report modal - Programmes Remove et REMO.....	4
Une électrification des véhicules qui repose sur des choix structurants.....	4
Déploiement des points de recharge électrique.....	5
Hausse des ventes de véhicules utilitaires électriques par rapport à 2024	5
Rôle des chargeurs dans la décarbonation de la logistique	6
De la TIRUERT à l'IRIC.....	6
III. Economie, énergie et fiscalité.....	6
Conférence sur le financement des mobilités - Ambition France Transports.....	6
Stratégie nationale pour le véhicule autonome.. ..	6
Sommet Choose France, plusieurs millions pour la logistique et les mobilités.. ..	7
La FEDA publie son Panorama du parc automobile.....	7
Comparatif des droits d'accises en europe.....	7
Le GNTC publie un Guide du transport combiné rail-route.....	8
IV. Réglementation et jurisprudence.....	8
Augmentation de la fréquence des contrôles techniques ?.....	8

Collecte de la taxe d'apprentissage 2025

AFTRAL et ses écoles ISTEI, IFA et EPT sont habilités à recevoir le solde de la taxe d'apprentissage. En versant votre taxe d'apprentissage, vous permettez au bénéficiaire d'investir dans le matériel, les équipements ou encore les nouveaux programmes de formation afin de mieux répondre aux besoins du secteur.

Pour verser la TA à l'AFTRAL, **rendez-vous sur la plateforme [SOLTéA](#) et renseignez le SIRET ou cliquez sur le nom de votre école préférée :**

[ISTEI, notre école de management en Transport et Logistique](#) SIRET 30540504501155

[EPT, notre école pour le Tourisme](#) SIRET 30540504502328

[IFA, Institut de Formation des Ambulanciers](#) SIRET 30540504500421

Important : il faut savoir que la part de la taxe d'apprentissage qui n'est pas fléchée par les entreprises - environ 100 M€ en 2024 – est récupérée par l'état qui n'en répartit que 60% en direction des écoles et des métiers en tension parmi lesquels ceux du transport, de la logistique et le commerce de gros sont peu identifiés. Autrement dit, la taxe d'apprentissage non affectée par les entreprises du secteur du commerce de gros est définitivement perdue.

[Pour en savoir plus](#)

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

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

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

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

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

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

Innovation logistique – réservez le 13 juin à Bercy

France Logistique a lancé une réflexion sur l'innovation logistique avec comme première initiative une valorisation de start up qu'a soutenue le ministère de l'économie (DGE) en lançant un programme d'appel à manifestation d'intérêt pour bénéficier d'un accompagnement qui s'est clôturé le 5 mai sur plus de 70 candidats. Les lauréats de ce programme seront dévoilés lors d'un évènement qui se tiendra à Bercy le 13 juin matin au cours duquel des tables-rondes discuteront notamment des enjeux d'accélération et de financement de l'innovation. France Logistique y prendra la parole pour présenter le collectif mis en place et le rôle des entreprises engagées.

[Pour vous inscrire à cet évènement](#)

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

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

[Pour vous inscrire](#)



I. Logistique urbaine

Des zones à trafic limité bientôt en fonctionnement à Lyon et Clermont-Ferrand

A compter du 21 juin, une zone à trafic limité sera opérationnelle sur la [presqu'île de Lyon](#) (du bas des pentes de la Croix-Rousse jusqu'au nord de la place Bellecour) et progressivement mise en place à Clermont-Ferrand. Avant elles, Nantes, Grenoble et plus récemment Bordeaux, Rennes et Paris l'ont déjà mise en place.

Sur Lyon cette ZTL sera efficace 24H/24 et 7 jours/7 s'organisera en deux temps : le matin de 6h00 à 13h00 les professionnels pourront opérer leurs livraisons et au-delà de cet horaire seuls les véhicules préalablement enregistrés pourront circuler.

Sur Clermont-Ferrand seuls les véhicules autorisés – dont les véhicules de livraison – pourront pénétrer dans la zone. A partir de juin, les professionnels de la livraison pourront demander un macaron donnant le droit de circuler librement dans le secteur.

Rappelons que la ZTL de Paris centre n'est toujours pas effective, la mairie de Paris ayant besoin de temps pour arrêter les modalités d'accès et de contrôle des véhicules entrant dans la zone. C'est en septembre que sa mise en œuvre serait effective.

Efficacité des mesures pour améliorer la qualité de l'air

Après avoir condamné l'État à trois reprises (2021, 2022 et 2023) à une amende de 40 M€, le Conseil d'État juge dans une [décision](#) rendue le 25 avril que les mesures pour améliorer la qualité de l'air en France ont porté leurs fruits et qu'il n'y a pas lieu d'infliger à l'État une nouvelle amende. Le Conseil estime que les injonctions qu'il avait faites au gouvernement dans une décision de 2017 en vue de réduire les niveaux de PM10 (particules fines) et de dioxyde d'azote (NO₂) dans 13 agglomérations ont été suivies d'effets. Les juges constatent aujourd'hui que plus aucune zone ne dépasse les seuils de pollution aux PM10. S'agissant du NO₂, la situation est en « nette amélioration » à Paris. Les différentes mesures adoptées (4^e plan de protection de l'atmosphère, baisse de la vitesse sur le périphérique, interdiction des Crit'air 3 dans la zone à faibles émissions...) devraient permettre de respecter les seuils « à brève échéance ». À Lyon, ces mêmes seuils « devraient être atteints en 2024 », en raison de diverses actions : voies réservées au covoiturage, régulation de la vitesse maximale ou zone à faibles émissions.

Un Roquelaure de la qualité de l'air pour sauver les ZFE ?

Le 12 mai, lors du « Roquelaure de la qualité de l'air », si aucun des représentants d'agglomérations présents (Paris, Lyon, Chamonix, Strasbourg) n'a remis en cause l'utilité des ZFE, ils ont en revanche critiqué les larges coupes dans le budget 2025 consacré à l'accompagnement de l'électrification du parc de véhicules (division

par deux du montant des aides à l'achat d'un véhicule électrique par rapport à 2024, suppression de la prime à la conversion ou de la surprime ZFE) et demandé un coup de l'Etat afin de permettre aux personnes qui ont le moins de moyens de changer de véhicule.

L'Etat de son a maintenu sa détermination à sauver les ZFE menacées de suppression en concédant de nombreux assouplissements dans leur mise en œuvre et en annonçant le fléchage de 150 millions d'euros du Fonds vert en direction des plans climat-air-énergie territoriaux (PCAET) en 2025 et en réaffirmant son souhait de réserver une partie du leasing social aux habitants des ZFE. Le maire de Chamonix, Éric Fournier (UDI) s'est vu confier une mission sur l'étude des solutions locales contre la pollution de l'air.

Le lancement d'une mission parlementaire flash sur la santé pédiatrique et la pollution de l'air, l'actualisation par l'Ademe des gains des politiques de qualité de l'air et la préparation du futur plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques (2026-2029) ont également été annoncés lors de ce Roquelure.

Recours de Paris contre le plan de protection de l'atmosphère de l'Île-de-France

Aux yeux de la mairie de Paris, le PPA de la région Ile de France dont l'objet est de ramener la région sous les seuils européens de qualité de l'air à l'horizon 2030 pêche par sa faiblesse et son inconsistance. Le recours gracieux qu'elle a déposé s'adresse en réalité à l'Etat vis-à-vis duquel Paris a établi une liste de courses parmi lesquelles une révision du dispositif des zones à faibles émissions pour le rendre plus juste socialement, assorti d'une enveloppe de 500 millions d'euros pour aider 70 000 détenteurs de véhicules Crit'Air 3 à changer de moyen de locomotion en Île-de-France.

II. Transition écologique

Publication du Baromètre du Transport Engagé 2025

Ce baromètre élaboré par l'ADEME s'adresse aux entreprises du secteur du transport et de la logistique ainsi qu'aux donneurs d'ordres et chargeurs, en leur qualité d'entreprises qui achètent des prestations de transport. Les objectifs de ce baromètre sont de mieux comprendre les réalités terrain, les enjeux, les difficultés et besoins des entreprises du secteur en matière de transition écologique et d'évaluer la connaissance des dispositifs existants et identifier les organisations pouvant soutenir les entreprises dans leurs efforts.

Il présente les différents enjeux et défis auxquels les entreprises font face. Il met en avant les besoins et solutions proposées pour y répondre, notamment un accompagnement renforcé, des outils fiables et une coopération étroite entre tous les acteurs pour accélérer la transition.

[Commander le baromètre](#)

Accompagnement au report modal - Programmes Remove et REMO

Alors que le secteur des transports représente le deuxième poste de consommation énergétique en France, l'Ademe et l'AUTF unissent leurs forces pour proposer une réponse concrète aux enjeux climatiques : REMO. Ce dispositif, intégré au programme [CEE Remove](#), a pour mission d'accompagner les chargeurs dans la transition vers des solutions de transport plus durables, en favorisant le report modal. Ce dernier, coporté par l'Ademe et l'AUTF, propose un accompagnement sur mesure aux entreprises pour les aider à identifier et à mettre en œuvre les solutions de report modal les plus adaptées à leurs flux. Ce soutien passe d'abord par une meilleure compréhension des enjeux de la décarbonation du transport et de la place que peut y prendre le report modal. REMO aide ainsi les entreprises à identifier les flux logistiques compatibles avec un transfert vers des modes massifiés, en tenant compte de leurs spécificités opérationnelles.

Une électrification des véhicules qui repose sur des choix structurants

Selon les calculs de la Direction générale de l'énergie et du climat, fin 2024, la France accusait un retard de 300 000 véhicules électriques dans le parc de voitures particulières par rapport à la trajectoire de planification écologique. Ce retard est imputé selon l'administration notamment au retard d'électrification des flottes des entreprises à l'origine de la création par la loi de finance 2025 de la taxe verdissement. Dans un contexte où la préparation du budget 2026 est menée avec un objectif de faire 40 Mds € d'économies la DGEC ne souhaite

clairement pas que ces économies se fassent sur le dos de la décarbonation de la mobilité et appelle à ce que des choix soient faits sur la trajectoire du bonus, la saison 2 du leasing, les obligations de verdissement des flottes en France et en Europe ou encore l'évolution de l'éco-score et sa généralisation au niveau européen. S'agissant plus particulièrement du leasing social pour le véhicule électrique, des projections établies par l'ONG Transport & Environment tablent sur le fait que d'ici à 2032, entre 1,5 et 3 millions de ménages pourraient en bénéficier au sein des cinq principaux marchés européens (France, Italie, Allemagne, Espagne et Pologne) dont 685 000 ménages français. Selon l'ONG, jusqu'à 16 milliards d'euros pourraient être disponibles dans ces cinq pays au titre du marché du carbone (ETS2) pour financer de tels régimes, sur la base d'un prix constant de 55 euros par tonne de CO₂.

Déploiement des points de recharge électrique

À l'occasion de la présentation du nouveau [plan de déploiement des bornes de recharge](#), le 16 mai, Bercy s'est félicité d'avoir multiplié par 5 le nombre de ses points de recharge pour les véhicules électriques. Le nombre de bornes est passé de 500 000 points de charge en 2021 à 2,5 millions en 2025, soit une progression plus rapide que le développement des véhicules électriques et hybrides rechargeables. Dans le détail, 1,4 million de ces points de charge sont installés au domicile des particuliers, 1 million dans les entreprises, les 168 000 points restant étant les seuls ouverts au public (parkings de supermarchés, aires de services, voirie, etc.). Ces données placent la France sur la troisième marche du podium des pays les mieux équipés d'Europe (derrière les Pays-Bas et l'Allemagne). Le ministère des finances confirme l'objectif annoncé en 2023 de 400 000 points ouverts au public d'ici à 2030, parmi lesquels 50 000 points de charge rapide. En complément de ce déploiement le gouvernement annonce un plan pour démocratiser l'usage des bornes de recharge pour les particuliers reposant notamment sur la mise à disposition, d'ici à fin 2025, « en open data » et « en temps réel », de données relatives à la disponibilité des bornes et aux différents tarifs de la recharge. Des travaux seront également engagés avec la Commission de régulation de l'énergie et les autres États membres de l'Union européenne pour créer des contrats d'électricité spécifiques, avec des tarifs préférentiels, pour les détenteurs de véhicules électriques. Il est également. Pour accélérer le raccordement dans les copropriétés – et notamment réduire les délais d'installation – Bercy va mettre en place un « plan d'action » avec Enedis d'ici à la rentrée septembre. Concernant le logement social, une trentaine de bailleurs sociaux prévoient d'équiper près de 10 000 immeubles (représentant 285 000 places de parking) de bornes de recharge électrique dans les deux prochaines années.

Hausse des ventes de véhicules utilitaires électriques par rapport à 2024

Telle est la conclusion tirée des chiffres publiés par l'Association des constructeurs européens d'automobiles [le 30 avril](#). Les ventes de poids lourds électriques enregistrent une augmentation de 50,6 % au premier trimestre 2025 par rapport à la même période l'année précédente, et ce alors que dans le même temps l'ensemble du marché enregistre une baisse de 16 % des immatriculations. Si les poids lourds électriques ne représentent toujours que 3,5 % de parts de marché contre les 93,4 % des véhicules diesel, c'est la seule catégorie de modèles à enregistrer une hausse. Le même constat est dressé pour les VUL et camionnettes dont seuls les modèles électriques voient leurs immatriculations croître (+ 32,6 %), pour aboutir à 8,7 % de parts de marché contre 5,7 % début 2024.

Du côté des voitures, parmi les quatre principaux marchés de véhicules électriques, avec l'Allemagne, la Belgique et les Pays-Bas, seule la France enregistre une baisse des ventes, de l'ordre de 6,6 %, au premier trimestre par rapport à l'année précédente. À l'inverse, les ventes européennes de voitures à essence ont chuté de 20,06 %, représentant désormais 28,7 % du total des ventes contre 35,5 % à la même période l'an dernier.

Selon l'agence internationale de l'énergie (IAE) les normes européennes devraient permettre d'atteindre une part de 25 % » de ventes de voitures électriques en 2025. Tel est l'un des enseignements de son [nouveau rapport annuel](#) publié le 14 mai. Les ventes de véhicules électriques ont augmenté dans 14 États membres en 2024, compensant la stagnation ou la diminution dans les autres marchés, y compris certains des plus gros, comme l'Allemagne et la France. Ils attribuent ces ralentissements à la réduction des incitations nationales à la demande dans certains pays, mais aussi, potentiellement, à la réglementation européenne qui n'a pas incité les constructeurs à augmenter les ventes de voitures électriques en 2024. En revanche, ces

mêmes normes devraient faire augmenter les ventes de voitures électriques en Europe en 2025, pour atteindre une part de 25 %, malgré la flexibilité accordée aux constructeurs qui pourront lisser sur deux ans leur obligation de réductions des émissions de CO₂ des véhicules qu'ils commercialisent. Par ailleurs, l'IAE estime que la part de marché mondiale des voitures électriques devrait dépasser 40 % d'ici à 2030. Elle a atteint plus de 20 % en 2024, portée par la Chine, qui a représenté près de la moitié des ventes mondiales.

Rôle des chargeurs dans la décarbonation de la logistique

Après avoir fait long feu en 2023-2024, la réflexion consistant à identifier le rôle que pourrait tenir les chargeurs dans la décarbonation des transporteurs refait surface dans le cadre des travaux de la conférence de financement. Une approche contre laquelle la CGF est vent debout, considérant que le secteur du commerce a suffisamment à faire pour sa propre décarbonation pour ne pas être mis à contribution, par la contrainte, pour accompagner celle de leurs fournisseurs de transport.

De la TIRUERT à l'IRIC

La DGEC a lancé le 12 mai une consultation visant à substituer à la Taxe incitative à l'utilisation d'énergies renouvelables dans les transports (TIRUERT) un mécanisme d'incitation à la réduction de l'intensité carbone des carburants (IRIC). Ce mécanisme non fiscal, assorti de sanctions administratives et d'une trajectoire pluriannuelle, doit entrer en vigueur au 1^{er} janvier 2026, après un passage devant le parlement et la publication d'un arrêté d'application. Tel que le projet de dessine le champ d'application de l'IRIC serait plus large que celui de la TIRUERT en ce qu'il inclurait notamment des énergies qui n'en bénéficiaient pas telles que le GNV.

III. Economie, énergie et fiscalité

Conférence sur le financement des mobilités - Ambition France Transports

Les travaux ont été lancés le 5 mai à Marseille par le premier ministre. Ils sont découpés en [4 ateliers](#) dont les travaux s'appuient sur quatre livrets étayés de chiffres et de données faits pour cadrer les débats. Le [livret de l'atelier 1](#) sur le modèle économique des autorités organisatrices de mobilités comporte notamment des éléments issus du rapport [commandé à l'IGF et l'IGEDD](#) (non publié jusqu'ici) sur ce sujet. Pour [l'atelier 2](#) sur la route, l'État chiffre à 10 Mds€ le coût annuel pour les finances publiques d'une suppression des péages des autoroutes. Côté ferroviaire, le [livret de l'atelier 3](#) détaille trois scénarios d'investissement établis par SNCF Réseau et leurs impacts. Enfin, le [livret de diagnostic](#) de l'atelier 4 chiffre les besoins d'investissements pour le fret fluvial entre 180 et 400 millions d'euros par an. Concernant les bornes de recharges pour les poids lourds en itinérance et au dépôt, la facture s'élèverait à environ 3,5 milliards d'euros.

La CGF est représentée dans ces travaux par France Logistique et prépare un cahier d'acteurs qui portera sur le financement des infrastructures, le financement de la décarbonation des flottes, le report modal et la gouvernance de la logistique urbaine.

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

Stratégie nationale pour le véhicule autonome

En février 2023 le gouvernement annonçait les « quatre actions prioritaires » à mener sur la période 2023-2025 en matière de véhicule autonome dont la mise à jour de la stratégie avait été confiée à la présidente de France logistique, Anne-Marie Idrac, qui la supervise depuis 2018. Les actions définies portaient sur le déploiement des systèmes de connectivité et d'échanges de données, le financement des projets – à la fois au niveau de l'offre industrielle et du déploiement des premiers services commerciaux, l'accompagnement des collectivités locales, avec un objectif 2030 de 100 à 500 services sans opérateur à bord, et la finalisation du cadre juridique relatif au fret et à la logistique automatisés.

Le [bilan](#) de cette stratégie 2023-2025 et les pistes d'actions pour 2025-2027 afin de développer les mobilités routières automatisées et connectées, travaillés avec six ministères (finances, industrie, numérique, transports, aménagement du territoire et intérieur) et France véhicules autonomes (une entité de la Plateforme automobile) viennent d'être publiés. Il apparaît que si la réglementation française actuelle permet le déploiement de véhicules automatisés pour les passagers et les marchandises, c'est « plutôt l'investissement privé » qui « est en retard », faute de véhicules autonomes sur le marché. Le rapport invite à ce que la période 2025-2027 soit celle du passage à l'échelle des déploiements, en s'appuyant notamment pour certaines briques technologiques sur des partenariats internationaux.

Sommet Choose France, plusieurs millions pour la logistique et les mobilités

Le 19 mai, la 8^e édition de ce sommet aux 40,8 milliards d'euros d'investissements étrangers n'a pas oublié le secteur des transports (voir le [dossier de presse](#)). Sur le podium des annonces, le groupe américain Prologis promet près d'un milliard d'euros pour développer des zones logistiques à Marseille, Lyon, Paris et Le Havre d'ici 2028. L'entreprise de logistique DP World – propriété du gouvernement de Dubaï – investira 260 millions d'euros ces cinq prochaines années. Powerdot (Portugal) promet 100 millions d'euros pour déployer des bornes de recharge rapide pour véhicules électriques. Iveco (Italie) et Daimler Truck (Allemagne) investiront la même somme dans le développement d'autobus et d'autocars électriques. Le japonais Nidec s'engage à financer des moteurs électriques à hauteur de 97 millions d'euros d'ici 2026 sur plusieurs sites du territoire. Dans le secteur ferroviaire, les Espagnols de CAF investiront 50 millions d'euros d'ici à 2028, avec l'objectif de « tripler le volume d'heures de production sur [leurs] sites français ». Enfin, le croisiériste suisse MSC annonce la commande de deux nouveaux navires, construits à Saint-Nazaire.

La FEDA publie son Panorama du parc automobile

Ce Panorama offre une analyse complète et chiffrée du parc roulant VL / VUL / PL.

Premier d'une série annuelle, ce Panorama dévoile la décomposition du parc roulant selon les segments de véhicules, le caractère neuf ou d'occasion, les motorisations, l'ancienneté, les vignettes Crit'Air, les ZFE... Une étude de l'activité de distribution des pièces détachées automobiles et poids-lourds, ainsi que celle de la sinistralité du parc automobile et le coût des réparations, y sont également proposées.

Téléchargez le [document](#).

Comparatif des droits d'accises en europe

Le CNR vient d'actualiser son panorama européen de la fiscalité spécifique appliquée au gazole en Europe et détaille les dispositifs de remboursements partiels de droits d'accises applicables au transport routier de marchandises mis en place dans certains pays.

Faits saillants de ce panorama au 30 mars 2025 :

- Neuf États membres appliquent un remboursement partiel sur le gazole à « usage commercial ».
- Trois pays ont des droits d'accises sur le gazole « à usage privé » (usage général, droits à taux plein) au niveau du plancher européen (33 c€/L), voire inférieurs, et huit pays ont des droits d'accises sur le gazole « à usage commercial » au niveau du minimum européen, voire inférieurs.
- Au 30 mars 2025, les droits d'accises sur le gazole à « usage commercial » (TRM) varient de 27,05 c€/L en Pologne à 59,57 c€/L en Irlande, soit une amplitude de 32,52 c€/L. La moyenne s'établit à 41,71 c€/L et la médiane à 40,32 c€/L.
- Une hausse des droits d'accises sur le gazole est observée dans 13 pays européens, parfois forte comme en Roumanie (+13,8 c€/L), en Lituanie (+11 c€/L) ou au Danemark (+9 c€/L). Ces augmentations sont souvent progressives à l'image du Luxembourg qui passe de 33,50 c€/L en 2018 à 45,26 c€/L en 2025, le plaçant cette année devant la France sur les droits d'accises à « usage commercial ».
- Désormais, plus aucun État membre n'applique de mesures conjoncturelles sur les droits d'accises sur le gazole. Pour rappel, ces dispositions avaient été mises en place en 2022 pour faire face à la flambée des prix du pétrole et certaines avaient perduré jusqu'à fin 2024. Seul le Royaume-Uni a recours à une baisse temporaire sur ses droits d'accises appliqués au gazole.

- Le Portugal réduit le volume éligible sur le gazole professionnel passant de 50 000 litres à 40 000 litres par an. Ce plafond reste néanmoins élevé permettant à un camion de parcourir environ 150 000 kilomètres par an.

Le cas de la France :

- La France se positionne à la deuxième place, derrière l'Italie, des pays de l'UE où les droits d'accises appliqués au gazole à « usage privé » sont les plus élevés.
- Malgré son dispositif de remboursement partiel de TICPE, la France reste parmi les pays où les droits d'accises sur le gazole à « usage commercial » (TRM) sont élevés, à la neuvième place parmi les vingt-sept États membres. La France se positionne toutefois à une meilleure place que dans le classement d'avril 2024 en raison des hausses de droits d'accises sur le gazole dans plusieurs pays européens (Luxembourg, Lituanie et Roumanie).

[Droits d'accises et mécanismes de remboursements partiels TRM sur le gazole en Europe](#)

Le GNTC publie un Guide du transport combiné rail-route

Ce document se veut avant tout un guide pratique, à l'usage des chargeurs, des transporteurs routiers et des commissionnaires de transport. Il rassemble l'expertise des adhérents du GNTC en matière de report modal sur des sujets très opérationnels : quelles marchandises peut-on transporter, quels sont les types courants d'UTI, où se trouvent les terminaux, à quels opérateurs s'adresser ?

Ce Guide présente également quelques business cases et se termine par un chapitre « Je me lance » présentant une méthodologie d'étude pour des projets de report modal.

Le Guide est [téléchargeable ICI](#).

IV. Réglementation et Jurisprudence

Augmentation de la fréquence des contrôles techniques ?

La Commission veut instaurer le contrôle technique annuel obligatoire pour les voitures et camionnettes de plus de 10 ans - La mesure fait partie d'une révision des règles de l'UE sur le contrôle technique et les documents d'immatriculation des véhicules présentée le 24 avril. Aujourd'hui, ces contrôles sont effectués au minimum quatre ans après la date de la première immatriculation, puis tous les deux ans.

En France, la Fédération de la distribution automobile (FEDA) et les grossistes en pièces détachées automobiles qu'elle représente ont manifesté leur très forte réserve sur cette orientation, en rappelant que l'écart de sécurité et de sinistralité (par ailleurs très faiblement documenté par les promoteurs du projet) entre véhicules de moins ou de plus dix ans ne justifie en rien le passage à un contrôle technique annuel et qu'une telle mesure pénaliserait le pouvoir d'achat et la mobilité des automobilistes. La FEDA propose plutôt de renforcer la robustesse du contrôle technique en l'élargissant aux aides à la conduite, à la décarbonation et au contrôle des batteries pour que la promesse écologique des véhicules électrifiés soit réelle et surtout durable.

Confédération des Grossistes de France