

Veille & Action n°4 – septembre 2023

SOMMAIRE

I. Logistique urbaine.....	1
ZFE-m : le CTLUD des acteurs économiques rappelle aux ministres ses priorités	1
Révision de la directive européenne sur la qualité de l'air.....	2
Impact des particules fines sur la santé humaine.....	2
En bref	2
II. Transition écologique.....	3
Rapport de la Commission de régulation de l'énergie (CRE) sur le pilotage des bâtiments tertiaires.....	3
Extension aux grossistes du Label OBJECTIF CO2	3
Normes Euro 7 des poids lourds – le mieux, ennemi du bien?.....	3
Hydrogène décarboné – Exit le transport routier ?.....	4
Intérêt environnemental de l'emballage réutilisable face à celui à usage unique.....	4
En bref.....	4
III. Economie et Fiscalité.....	5
Instauration de taxes poids lourds régionales et départementales	5
Conjoncture économique et coûts du transport routier – septembre 2023.....	6
Création d'indices gazole TRM pour les départements d'outre-mer.....	6
IV. Réglementation et jurisprudence nationales et européennes.....	6
Qualité d'expéditeur au transport en cas de vente départ usine.....	6
Faute inexcusable de l'employeur lors d'un accident de déchargement	7
En bref	7

I. Logistique urbaine

ZFE-m : le CTLUD des acteurs économiques rappelle aux ministres ses priorités

En clôture du 2^{ème} comité de concertation sur les ZFE-m du 10 juillet dernier (cf V & A juillet-Août 2023) Christophe Béchu, ministre de la transition écologique, avait annoncé qu'il rendrait ses conclusions et arbitrages sur les mesures d'accompagnement à la mise en œuvre des ZFE-m lors d'un 3^{ème} comité qui serait organisé à l'automne après la remise du rapport demandé à Barbara Pompili. Avant d'apprendre la prolongation de six mois de la mission de Mme Pompili le président Philippe Barbier, es qualité d'animateur du CTLUD des acteurs économiques, a adressé début septembre un courrier à Christophe Béchu et Clément Beaune pour les appeler à prendre en compte les principales conclusions des travaux menés par le Comité sur les ZFE-m :

- ne pas interdire la circulation des véhicules classés Crit'Air 2 avant 2030 participerait de la nécessité d'avoir des calendriers d'interdiction de circulation réalistes et serait également un levier d'accélération du verdissement du parc de véhicules Crit'Air 3 et + en circulation par son remplacement, a minima par des véhicules Crit'Air 2 (Euro 6).
- harmoniser les réglementations de circulation (poids et dimensions, classement Crit'air, horaires de circulation etc...) entre les ZFE-m – et plus largement entre des territoires voisins- éviterait aux entreprises de se doter d'autant de types de véhicules que de ZFE-m dans lesquelles elles évoluent et leur permettrait d'optimiser à la fois leurs investissements et leurs organisations logistiques (plans de transport) par un gommage des « effets frontière ».
- dans un objectif de lisibilité des ZFE-m, harmoniser, simplifier et limiter le nombre des dérogations aux restrictions de circulation des véhicules classés Crit'Air 3 et +, et en établir une liste nationale de référence.

Révision de la directive européenne sur la qualité de l'air

Deux points majeurs divisent le Parlement européen et le Conseil de l'UE à propos de la révision de la directive européenne sur la qualité de l'air dont la transposition aura des impacts directs sur la circulation urbaine et le rythme de déploiement des ZFE-m sur le territoire national. Si le Conseil ne souhaite pas accorder aux ONG le droit d'introduire des actions en justice collectives visant à demander des compensations aux victimes de la pollution atmosphérique, ni s'aligner à terme sur les valeurs limites de concentration de polluants atmosphériques recommandées par l'Organisation Mondiale de la Santé, le Parlement soutient en revanche la proposition de la Commission de reprendre ces recommandations de l'OMS à horizon 2035.

Quelle que sera l'issue des débats les seuils limites de polluants atmosphériques seront relevés, avec comme effet mathématique d'augmenter le nombre d'agglomérations devant mettre en place des plans de protection de l'atmosphère et des ZFE-m, et plus globalement d'augmenter la pression sur les élus locaux pour assurer la santé des citoyens.

Impact des particules fines sur la santé humaine

Selon une étude de l'Institut de politique énergétique de l'université de Chicago publiée le 29 août le non-respect des seuils d'exposition aux particules fines émises par l'industrie, les véhicules motorisés et les incendies préconisés par l'OMS menace davantage la santé humaine (augmentation du risque de développement de maladies pulmonaires, cardiaques, d'AVC ou de cancers) que l'alcool ou le tabac avec une baisse de l'espérance de vie mondiale de 2,3 ans, versus 2,2 ans pour le tabac. Des conclusions concordantes avec les études menées par l'agence européenne de l'environnement quant à l'impact de la pollution atmosphérique sur la santé humaine au nom de laquelle les zones à faibles émissions sont créées, que corrobore également une étude du Guardian portant sur différents pays européens selon laquelle 37 % de la population française respire en moyenne le double des seuils fixés par l'OMS, un taux qui monte à 49 % pour l'Espagne et 75 % pour l'Allemagne. La circulation routière, l'industrie, le chauffage domestique et l'agriculture sont sans surprise les principales causes de pollution.

En bref

→ **JOP 2024**

La Ville de Paris a mis en place un plan de communication avec la création d'une page web dédiée : [« Paris Info Jeux 2024, mettez-vous à l'heure des jeux olympiques et paralympiques »](#) qui invite le grand public et les acteurs économiques à adhérer à un programme d'informations. Il comprendra des informations utiles sur les opportunités et les perturbations liées aux jeux olympiques et paralympiques dont la diffusion sera notamment assurée par une news letter à laquelle il est possible de s'abonner.

La CGF a pour sa part élaboré un vade mecum sur la logistique du quotidien pendant les JOP qui a été mis en ligne sur le site internet. Ce vade mecum a pour objet de réunir les informations dont les entreprises ont besoin pour se préparer aux contraintes de circulation que les JOP vont générer, et de leur fournir des clés pour mener ce travail de préparation ainsi que des préconisations opérationnelles susceptibles d'être explorées pour leur permettre de construire leur plan de continuité d'activité.

→ Classement Crit'air

La synthèse de la consultation lancée fin mars sur l'arrêté modifiant la nomenclature des véhicules classés en fonction de leur pollution (Crit'air) fait apparaître une majorité de contributions favorables au maintien du Crit'Air 1 pour les poids lourds, autocars et autobus roulant exclusivement au B100 qui permet d'accéder sans restriction aux zones à faibles émissions (ZFE).

II. Transition écologique

Rapport de la Commission de régulation de l'énergie (CRE) sur le pilotage des bâtiments tertiaires

Le rapport issu d'une mission flash lancée par la CRE avec l'ensemble des acteurs de la filière offre une vision stratégique pour transformer les bâtiments tertiaires en acteurs clés de la transition énergétique en s'appuyant plus particulièrement sur le renforcement des solutions de pilotage dans les bâtiments tertiaires qui représenterait un gisement conséquent d'économies d'énergie et permettrait de mettre les bâtiments tertiaires au service de la sobriété et de la flexibilité du réseau électrique afin à la fois de « consommer moins » et de « consommer mieux ».

Dans cet objectif, le rapport identifie les obstacles à ce déploiement et recommande des solutions concrètes pour y remédier à travers des leviers réglementaires et organisationnels.

[Accéder au rapport](#)

Extension aux grossistes du Label OBJECTIF CO₂

Jusqu'à présent réservé aux transporteurs routiers de marchandises et de voyageurs pour compte d'autrui, c'est à l'initiative de la CGF qui s'est fortement impliquée dans son élaboration que le label Objectif CO₂ est désormais ouvert aux grossistes. Ce label est complémentaire de la charte Objectif CO₂ et vient valoriser les entreprises de commerce de gros les plus vertueuses qui justifient, après un audit externe et indépendant et un passage devant un comité de labellisation, l'atteinte d'un haut niveau de performance environnementale des véhicules qu'elles exploitent en compte propre. Le label est attribué pour une durée de 3 ans.

Pour tous renseignements sur le label et sur la charte Objectif CO₂ des grossistes, contacter Vincent Baldy v.baldy@cgf-grossistes.fr

Normes Euro 7 des poids lourds – le mieux, ennemi du bien ?

Les objectifs de décarbonation des poids lourds mis sur marché par les constructeurs – réduction des émissions de CO₂ de leurs flottes de 15 % en 2025 et de 30 % en 2030 par rapport à une période de référence allant de juin 2019 à juillet 2020- conduisent la majorité d'entre eux à miser sur l'énergie électrique pour laquelle ils mobilisent leurs investissements et qui présente comme avantage collatéral de limiter les émissions de polluants atmosphériques locaux, pris comme référence pour la mise en oeuvre des ZFE-m, aux seules particules produites par le freinage et l'usure des pneumatiques.

Dans un tel contexte, les constructeurs européens automobiles réunis au sein de l'ACEA ont émis de très fortes réserves, dès son annonce, sur l'ouverture des travaux en vue de créer la norme Euro 7, en plaçant que les investissements requis par cette norme ne seraient pas mobilisés pour l'électrification, retardant ainsi la décarbonation du transport, et que son impact environnemental serait faible rapporté à l'ampleur des investissements. Sans grande surprise, ils n'ont pas été entendus et la commission européenne leur avait répondu qu'elle mettrait sur la table des discussions une proposition équilibrant les impératifs de santé des citoyens et la protection de l'industrie automobile européenne, avançant selon ses calculs que le coût de la norme se situerait entre 180€ et 450€ pour une voiture ou un VUL et environ 2 700 euros par poids lourd.

Depuis leur lancement en novembre 2022 les travaux tournent autour d'une recherche permanente de compromis entre les états plus radicaux et ceux, dont la France fait partie en tant que pays doté d'une industrie

automobile, qui cherchent à réduire les niveaux d'exigence de la norme (valeurs limites, conditions de tests, délais d'application) et les coûts qui leur sont proportionnels, tandis qu'une étude publiée en juin par Frontier Economics annonce des coûts 4 à 10 fois supérieurs à ceux avancés par la commission européenne qui seraient de 2 000€ pour les VUL et 12 000€ pour les poids lourds.

Face aux difficiles négociations entre les États sur ces normes Euro 7, l'ancien vice-président de la commission européenne avait récemment suggéré d'avancer plus vite sur les émissions de CO₂ des poids lourds. Une telle orientation répondrait aux attentes des défenseurs de la norme Euro 7 soucieux de réduire la pollution de l'air et pourrait satisfaire les États qui veulent en minimiser les ambitions et qui préféreraient ne pas détourner les investissements nécessaires au développement des camions électriques et à hydrogène. Est-ce qu'une telle approche signifierait l'abandon de la norme Euro 7, comme l'a souhaité Bruno Le Maire lors de l'inauguration le 30 mai à Douvrin de la première méga-usine de batteries ? Rien n'est moins sûr, sauf à imaginer qu'aucun compromis ne puisse être trouvé avant le renouvellement de la commission européenne qui suivra les élections européennes de 2024. Or le conseil de l'UE a adopté le 25 septembre un compromis pour un Euro 7 avec des aires d'Euro 6 amélioré, permettant d'assurer un équilibre entre l'amélioration de la qualité de l'air et la volonté de demander le moins possible d'investissements supplémentaires aux constructeurs automobiles mobilisés sur l'électrique.

Pour les poids lourds l'accord prévoit de revenir aux conditions de tests d'Euro 6 (sur ban), mais avec des limites d'émissions plus strictes, et d'ajouter des nouvelles normes d'émissions de particules issues des freins et des pneus alignées sur celles de l'ONU. L'entrée en application de la nouvelle norme s'échelonnerait de 48 mois après la date de publication de la norme pour les nouvelles homologations de poids lourds jusqu'à 60 mois pour l'ensemble des véhicules lourds.

Hydrogène décarboné – Exit le transport routier ?

Dans le cadre de l'élaboration de la stratégie française énergie-climat (Sfec), de la stratégie nationale bas carbone (SNBC), de la stratégie nationale sur l'hydrogène ou encore de la loi de programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) les questions étroitement liées du mix énergétique et des conflits d'usage sectoriels des énergies décarbonées ne manqueront pas d'être abordées. C'est ainsi que la Commission de Régulation de l'Énergie préconise de « concentrer les interventions publiques sur les secteurs où l'hydrogène est nécessaire, c'est-à-dire à ce stade essentiellement la décarbonation de l'industrie (sidérurgie, raffinage d'hydrocarbures, production d'engrais, cimenterie, etc.), et pour le transport lourd, notamment pour la production de carburants durables pour les secteurs maritimes ou aériens ». A voir si les orientations de la réflexion qui vient de s'ouvrir dans le prolongement de la feuille de route sur la décarbonation des transports sur la place de l'hydrogène dans le transport routier convergeront dans la même direction.

Intérêt environnemental de l'emballage réutilisable face à celui à usage unique

Alors que le Parlement européen et le conseil de l'UE finalisent les discussions sur le projet de règlement sur les emballages, le Centre de recherche de l'exécutif (le JRC) a présenté aux États membres le 15 septembre les résultats préliminaires d'une étude menée à la demande de la commission européenne en vue d'affiner la performance environnementale d'un emballage réemployé par rapport à celui à usage unique, en particulier dans la restauration, qui avait fait débat. À la fois en termes d'utilisation en eau et d'émissions de CO₂ ces premiers résultats établissent la meilleure performance environnementale des emballages réutilisables en plastique par rapport aux emballages papier jetables.

En bref

→ Réseau d'avitaillement en électricité

Les résultats provisoires d'une étude dévoilée le 14 septembre par Total, Enedis et Vinci autoroutes estiment que le réseau sera « en mesure d'accueillir les besoins supplémentaires de puissance » pour la recharge des poids lourds longue distance. Ces résultats ont été établis en s'appuyant sur un scénario haut aux termes

duquel en 2035 les 30 % de poids lourds électriques réaliseraient 25 % des trajets longue distance, nécessitant sur les principaux axes du réseau routier national 10 000 points de recharge lentes et 2 200 points de recharge rapide. La demande pourra alors atteindre 3,5 TWh par an, avec un appel de puissance maximum sur l'année de 1,15 GW. L'étude juge ces quantités « significatives », mais pouvant « être intégrées sans difficulté majeure par le réseau. Ces premiers éléments sont à croiser avec ceux de la Commission de Régulation de l'Energie qui estime que « le développement des flottes de véhicules électriques entraînera une augmentation modérée, et donc gérable, de la consommation d'électricité », pour autant, précise-t-elle, que « les réseaux électriques se développent fortement dans les années à venir ».

→ 200 millions d'euros supplémentaires engagés en 2024 pour le verdissement des flottes de véhicules

Matignon a annoncé le 19 septembre devant le Conseil national de la refondation que les fonds engagés en faveur du verdissement des véhicules (bonus, prime à la conversion, soutien aux poids lourds électriques, bornes de recharge...) passeront en 2024 de 1,3 à 1,5 milliard d'euros. L'épineuse question de la ventilation de cette enveloppe et des modalités de sa distribution reste entière.

→ Ecoconduite - Partenariat CGF- AFTRAL

Le partenariat entre la CGF et l'AFTRAL sur les formations à l'écoconduite, orienté plus particulièrement vers les collaborateurs commerciaux au volant de véhicules légers, propose aux entreprises du commerce de gros un accompagnement personnalisé, des conditions préférentielles et un point de contact dédié. Pour tous renseignements :

Christian Rose c.rose@cgf-grossistes.fr et Cécile Bayle – 01 42 12 51 39 – cgf@aftral.com

→ les émissions de CO₂ du transport routier marquent le pas

Après avoir baissé de 15% pendant la pandémie en 2020 puis connu un rebond en 2021 (+ 12 %) et en 2022 (+ 2 %) les émissions de gaz à effet de serre du transport routier ont enregistré au premier semestre 2023 une baisse de 1,5 % par rapport à la même période en 2022. Voir la [note du Centre d'étude de la pollution atmosphérique](#) (Citepa) du 03 octobre 2023. Cette baisse concerne tous les transports routiers, y compris le transport de marchandises au moyen de VUL et de poids lourds. Ces chiffres ne doivent toutefois pas faire oublier que les transports pris dans leur globalité sont toujours en 2022 le secteur le plus émetteur de gaz à effet de serre avec 32% des émissions (68 Moins t pour la voiture, 33 Mt pour le poids lourd et 20 Mt pour le VUL), loin devant l'agriculture avec 19% (source Haut Conseil pour le Climat).

Le bilan provisoire du Citepa constate aussi une diminution de 3 % des émissions de dioxyde d'azote (NOx) des transports.

→ Mobilisation de la présidence espagnole sur les poids et dimensions des camions

La ministre espagnole des Transports a confirmé le 19 septembre devant la commission des Transports du Parlement européen que l'évolution des poids et dimensions qui est une brique du paquet « verdissement des transport routiers » constituait une priorité avec une volonté d'aboutir à un accord entre les États en décembre.

III. Economie et fiscalité

Instauration de taxes poids lourds régionales et départementales

Erratum : dans la parenthèse du 3ème § de l'article titré « *projet d'ordonnance sur l'instauration de taxes PL régionales et départementales* » du V & A de juin 2023 il faut lire « > 3,5 tonnes » au lieu de « < 3,5 tonnes ».

L'ordonnance n° 2023-661 du 26 juillet 2023 (voir aussi V & A de juin 2023), appelée à être ratifiée dans les 6 mois par le parlement, permet aux trois régions qui se sont déclarées candidates pour expérimenter la gestion de routes nationales mises à leur disposition d'instaurer sur ces routes à compter du 1^{er} janvier 2024 une taxe

pois lourds sur les véhicules de plus de 3,5 tonnes. S'inspirant de celui applicable dans la Collectivité européenne d'Alsace, le cadre permet une taxation des seules routes « *susceptibles de supporter un report significatif de trafic routier* » en provenance d'autres voies taxées, et autorise également les départements de ces régions à mettre en place une écotaxe si le trafic des voies régionales taxées se reporte sur leurs routes. A date, seule la région Grand-Est (délibération du 23 septembre 2022) a fait part du souhait d'instituer une telle écocontribution.

Cette ordonnance transpose également les dernières modifications de la directive eurovignette du 24 février 2022 obligeant les états décidant d'introduire une tarification de l'usage des routes à prendre en compte un tarif de la pollution atmosphérique et les émissions de CO₂ qui viendront prochainement remplacer la modulation en fonction des classes EURO. Afin de prévenir des divergences d'une région à l'autre, il est prévu qu'un arrêté ministériel définira les catégories de véhicules auxquelles pourront recourir les collectivités pour définir leurs tarifs représentatifs des coûts des infrastructures et des coûts externes ».

[Rapport au pdt de la république](#)

Conjoncture économique et coûts du transport routier – septembre 2023

La dernière [publication du Comité National Routier](#) fait état de coûts hors gazole du *transport routier de marchandises (TRM) longue distance* qui progressent sur un an de +5,7%.

Le recul du prix des carburants d'abord observé pour le début de l'année vient d'être effacé par la hausse enregistrée en cette rentrée de septembre 2023.

Au niveau mondial ou français, la croissance économique pour 2023 reste atone et devrait s'établir à +3,0% pour le PIB mondial et +0,9% pour le PIB de la zone euro et de la France. La décrue trop lente de l'inflation ne permet pas de prévoir une reprise significative en 2024.

Création d'indices gazole TRM pour les départements d'outre-mer

Le Comité national routier produit et diffuse désormais sur son site internet les indices gazole TRM spécifiques à quatre départements et régions d'outre-mer :

- [Guadeloupe](#)
- [Guyane](#)
- [Martinique](#)
- [La Réunion](#)

Si le dispositif d'indexation gazole prévu aux articles L. 3222-1 et L. 3222-2 du code des transports est pleinement applicable sur ces territoires, les indices produits par le CNR ne concernaient que la France métropolitaine, les mécanismes de détermination des prix du gazole étant différents en outre-mer. Grâce à de nouveaux indices spécifiques, les transporteurs ultramarins et leurs clients peuvent désormais pratiquer « l'indexation gazole » en recourant à des référentiels dédiés et pertinents.

A disposition sur le site www.cnr.fr : un espace de synthèse « [Carburant – TRM - Outre-mer](#) »

IV. Réglementation et jurisprudence nationales et européennes

Qualité d'expéditeur au transport en cas de vente départ usine

Dans un arrêt du 05 juillet 2023 la chambre commerciale de la cour de cassation vient de considérer *qu'en dépit de la conclusion d'une vente « départ d'usine », le vendeur qui, ayant signé la lettre de voiture en qualité d'expéditeur- remettant et y ayant apposé son cachet, procède lui-même aux opérations de chargement, calage et arrimage du bien vendu, en assume la responsabilité et doit répondre, sur le fondement de la responsabilité contractuelle, des conséquences dommageables de leur exécution défectueuse.*

Cette décision s'appuie sur le contrat type général de transport routier en vigueur au moment des faits et sur l'article L.132-8 du code de commerce qui précise que le contrat de transport lie l'expéditeur, le

commissionnaire, le transporteur et le destinataire. Cette décision est conforme aux subtilités de l'orthodoxie juridique actuellement en vigueur qu'il est utile de rappeler ci-après.

Dans un contrat de vente conclu départ usine, l'enlèvement de la marchandise s'effectue sous la responsabilité de l'acheteur qui devient donneur d'ordre du transport. Alors que le contrat type général en vigueur au moment des faits faisait peser sur le **donneur d'ordre** la responsabilité du chargement des envois de plus de 3 tonnes, ce qui était une source de confusion qui a conduit à la décision rendue par la cour de cassation, la version actuellement en vigueur clarifie le fait que, sauf convention contraire, **l'expéditeur** a la responsabilité du chargement et le destinataire celle du déchargement, peu importe qu'ils aient l'un ou l'autre la qualité de donneur d'ordre.

Ainsi, la conclusion d'un contrat de vente départ usine ne pourra exonérer l'expéditeur de toute responsabilité vis-à-vis du chargement qu'à la condition de le prévoir expressément.

Faute inexcusable de l'employeur lors d'un accident de déchargement

La cour d'appel de Grenoble (arrêt du 29 juin 2023) a établi qu'après la survenance de 3 accidents de travail liés à l'usage d'un tire-palettes manuel pour la manutention de charges lourdes (1 tonne), ayant généré une note d'alerte du CHSCT qui n'a entraîné de la part de l'employeur aucune mesure préventive, ce dernier avait conscience du danger que présentait l'utilisation de cet engin de manutention inadapté et a reconnu sa faute inexcusable pour le 4^{ème} accident similaire.

En bref

→ Vente en vrac

Le décret établissant la liste des produits qui ne peuvent pas être vendus en vrac pour des raisons de santé publique, dans les commerces de détail accessibles au consommateur incluant la vente à distance et les points de vente ambulants a été publié. A noter que les eaux de source et les eaux minérales qui avaient fait débat pourront être vendues en vrac.

→ Circulation sous le tunnel du Mont Blanc

La nouvelle programmation pour l'exécution des travaux dans le tunnel du Mont Blanc nécessitera une fermeture totale de l'ouvrage sur une période de 9 semaines consécutives, à partir du lundi 16 octobre 2023, 8h00, jusqu'au lundi 18 décembre 2023, 22h00. L'exploitant vise néanmoins, dans la mesure du possible, un rétablissement du trafic avant le 18 décembre et informera en temps utile les institutions et les usagers d'une éventuelle réouverture anticipée du tunnel.

Le calendrier complet des interruptions totales de la circulation, incluant les fermetures de nuit en semaine, programmées dans les quatre derniers mois de 2023, est disponible sur le site www.tunnelmb.net, ainsi que sur l'application TMB Mobility.

La date d'échéance de tous les abonnements en cours de validité à la date du 16 octobre 2023 sera automatiquement prolongée de 3 mois.

→ Une période de grâce pour les nouveaux tachygraphes ?

En application d'une nouvelle disposition du paquet européen sur le transport routier tous les camions nouvellement immatriculés depuis le 22 août doivent être équipés de la dernière génération de tachygraphe (SMT2). Dans la mesure où des retards de livraison des nouveaux tachygraphes pourraient bloquer l'enregistrement de 20 000 à 40 000 véhicules jusqu'à la fin de l'année 2023, l'IRU (Union internationale des transports routiers) a demandé à l'exécutif européen d'encourager les États membres à accorder un délai supplémentaire pour la mise en œuvre de cette disposition, pour éviter toute verbalisation lors de contrôles. Affaire à suivre.