

**Edito : la valeur travail ou l'éloge de la paresse...**

L'actualité est accaparée par la crise de l'énergie, avec à la fois une explosion des coûts, un vrai risque de pénurie que personne ne veut voir, mais face auquel il va falloir que nos « autorités » réfléchissent à rationner les carburants en les orientant vers ceux qui sont vraiment indispensables à l'économie. Surtout si les « grèves » dans les raffineries prennent de l'ampleur, face à la difficulté de plus en plus criante d'approvisionnement de certaines stations...

Dans ce débat où la valeur travail est de plus en plus contestée, il devient vraiment de plus en plus difficile de travailler sereinement...

Si « *rien n'est plus fatigant que la paresse* » il est parfois également difficile de travailler et alors même que la réforme de l'assurance chômage ou de l'assurance maladie seraient seules à même de remettre au travail ceux qui ne veulent pas vraiment travailler, mais juste reconstituer des droits...

Nous serons plus réservés sur la réforme des retraites qui risque de faire « exploser » le congé de fin d'activité, alors même que la question de l'emploi des seniors est loin d'être réglée...

Dans ce contexte tendu à tous les niveaux, chacun y va de son plan d'économie ou de relance spécial avec un milliard d'euros investis par-là dans le plan changement climatique de la Région Ile-de-France (voir point 1), ou encore la ville de Paris qui lance également cette semaine son plan climat (voir point 4).

**Accélération de la transition écologique : Sobriété énergétique – Plan Relance – Transition écologique..**

L'Etat et les collectivités locales font feu de tout bois pour passer l'hiver et la crise russe (voir points 2 et 3).

L'actualité du moment, c'est les piscines et y aura-t-il des éclairages publics à Noël ? mais le transport routier, comme pendant le Covid, pas grand monde ne s'en préoccupe comme un acteur essentiel de l'économie...

**Le Président de la République invite les entreprises à résister aux « prix fous » et à « la panique »** ([A lire dans les Echos](#)), mais c'est parfois plus facile à dire qu'à faire (voir pour cela [le communiqué de la CPME sur le sujet](#)).

Certaines collectivités locales **se plaignent « d'être entendues, mais pas écoutées. »**

Nous préférerions pourtant cela à l'inverse. Il est en effet agréable d'être entendu, sans même avoir eu à exprimer ses demandes, ses inquiétudes, voire ses revendications...

En ce qui nous concerne, nous avons parfois le sentiment d'être écoutés, mais sans que cela ne se traduise toujours par des actes.

Comme la sanctuarisation de l'approvisionnement en carburant de nos entreprises à un niveau de prix stable, et pas uniquement pour le gazole, mais y compris pour les énergies alternatives, dont les prix (Gaz et Electricité) flambent à des niveaux purement déraisonnables. C'est le cas également sur le dossier de la taxe sur les parkings (TSS)

contre lequel nous nous battons, mais à l'heure où la Région et IDFM (l'ex STIF) se « bagarre » avec la RATP et l'Etat et a du mal à boucler ses fins de mois, il y a peu de chances en plein débat budgétaire, que les entreprises, et notamment celles de transport, financent moins les transports en commun...

L'Etat a besoin d'argent pour ses transports, et comme il hésite à le prendre dans la poche des usagers, il n'hésite pas à profiter de celle des entreprises qui lui semblent plus larges et plus profondes...

Le transport routier, notamment en zone urbaine avec les ZFE et le développement du e-commerce est en pleine révolution. Et ce n'est pas un budget Transport de 3,8 Milliards d'euros dans le projet de Loi de finances pour 2023 dans lequel rien n'est prévu pour le transport routier ([lire dans TRM24](#)), ni même dans un [plan vélo de 250 Millions d'euros](#) qui va suffire à livrer tous nos concitoyens. Il est donc à craindre que des dépôts de bilan du même ordre que celui de ce groupe britannique qui travaillait en France pour ce leader de la vente en ligne, laissant 500 emplois en France sur le carreau, suivent... Vous en avez d'ailleurs tous été informés dans la semaine



**RETRETIEN** - En annonçant aux communes une hausse inédite de la dotation, la ministre chargée des collectivités territoriales entend les rassurer sur le plan financier.

**LE FIGARO** - La question financière est un sujet sensible pour les collectivités locales. Vous attendez-vous à des blocages à l'Assemblée lors de l'examen du projet de loi de finances 2023 qui débutera le 10 octobre ?

**Caroline CAYEUX** - Le projet de loi de finances fera l'objet de débats intenses et c'est bien normal. Notre majorité est pleinement mobilisée et agira en responsabilité comme elle le fait depuis 5 ans. Après le temps de la concertation, voici venu le temps de la construction d'un budget à l'écoute des territoires et qui donne aux élus locaux de la visibilité.

**Le gouvernement** mise sur une nouvelle méthode de dialogue. Qu'est-ce qui a réellement changé dans la relation entre l'Etat et les élus locaux qui se disent souvent « entendus » mais pas « écoutés » ?



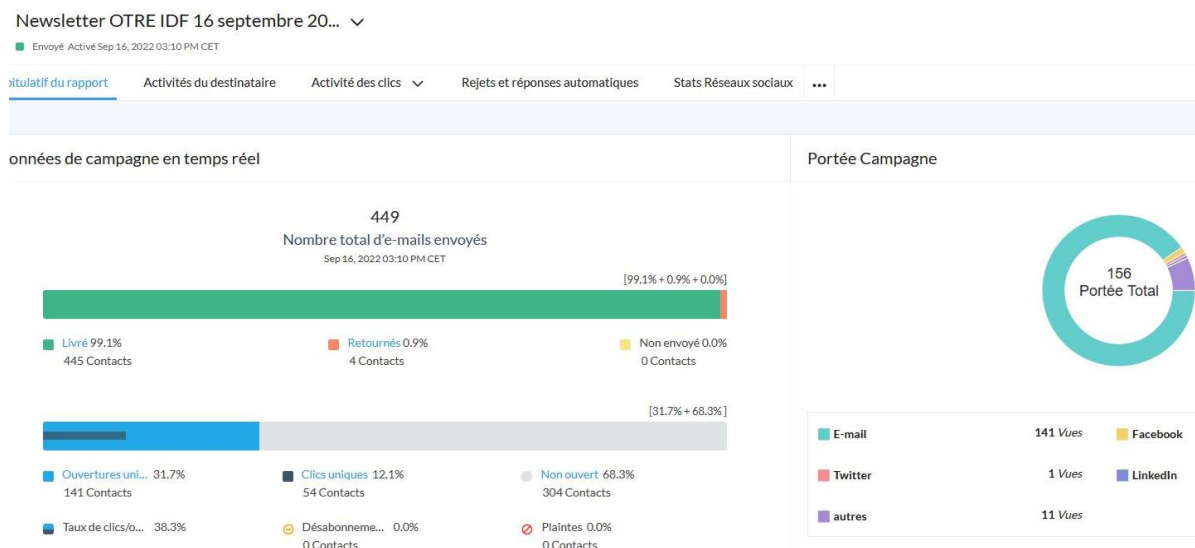
par le biais d'une information spécifique venant du mandataire liquidateur...

**Sommet du Grand Paris 2022 (Voir ici le replay), Printemps des Territoires** en septembre (c'est toujours plus « vendeur que de parler d'automne, à retrouver dans la Tribune), « Big Tour » dans toute la France et en Ile-de-France avant la finale à Bercy», l'agenda en fin de News est toujours dense en rendez-vous et réunions lors desquels le camion (ou le car) a de moins en moins sa place...

De cela, il faudra tenir compte et venir nombreux à votre journée professionnelle 2023, qui aura lieu **mercredi 19 avril 2023** (réservez dès à présent la date), le lieu et les thèmes restant à définir.

Le rapport d'activité 2022 est en cours d'envoi postal vers vos entreprises (et [disponible ici](#) pour les impatientes). Mais retrouvons-nous déjà au rendez-vous national du 19 octobre à Paris, ([Inscription au lien Eventbrite ci-après](#)), car si vous ne venez pas à ces (quelques) rendez-vous annuels initiés par votre organisation professionnelle, qui le fera à votre place ? et qui vous écoutera et vous entendra ? Qui saura même que vous existez ? Alors au 19 octobre !

**Vous êtes aujourd'hui un tiers des destinataires de cette News à la lire, avec un taux de « clics » de 40% ; c'est bien !** Mais renforcer notre visibilité et notre action, se rencontrer et échanger, c'est mieux ! c'est aussi ça la force d'une organisation professionnelle, ces moments d'échanges et de partages que l'on prend, car seul, on se désole, mais quand on se compare, on se rassure...



## 1) Fret et logistique : un acte 2 pour de nouvelles orientations

La Région Ile-de-France a voté, le 22 septembre 2022, les nouvelles grandes orientations de sa politique fret et logistique. Meilleure coordination des outils, modernisation des infrastructures, création d'un observatoire régional, décarbonation... : tout est pensé pour adapter le transport de marchandises en Île-de-France aux nouveaux enjeux.

Les chiffres clé du fret en Île-de-France : 375.000 emplois en Île-de-France, 90 % des marchandises transitent par la route, 6 % par le mode fluvial, 4 % par le rail et la logistique occupe 17 millions de m<sup>2</sup> d'entrepôts.

Plus de 7 millions de Franciliens achètent en ligne et 84% de ces achats génèrent des livraisons physiques et le e-commerce représente 20% des flux en ville. Il croît chaque année de 15%.

Lancée en 2018, [la Stratégie régionale fret et logistique de la Région Île-de-France](#) entre dans une nouvelle phase pour prendre en compte :

Les profondes mutations du secteur renforcées par la crise sanitaire et ses périodes de confinement successives), La transformation des comportements d'achat,

Les nouveaux enjeux liés à l'accélération de la transition énergétique et à l'urgence climatique.

Alors que chaque année plus de 200 millions de tonnes de marchandises transitent en Île-de-France, la Région a voté, le 22 septembre 2022, 4 nouveaux axes de développement pour :



Améliorer l'organisation de la logistique à l'échelle de son territoire,  
Revaloriser un secteur d'activité porteur d'innovations et fortement pourvoyeur d'emplois.

Pour parvenir à une stratégie fret et logistique plus responsable, il s'agit de

1. Mieux connaître pour mieux agir » : développer la connaissance du système logistique régional
2. Assurer les conditions de la décarbonation des activités logistiques
3. Planification et aménagement : répondre aux besoins dans une approche de sobriété foncière
4. Valorisation de l'écosystème régional fret et logistique par des actions de formation, de communication et l'animation d'actions collectives

En savoir plus et voir le résumé du « plan fret » [sur le site de la Région Ile-de-France](#)

### **1-2) Environnement : lancement du Plan régional d'adaptation au changement climatique**

Le 21 septembre 2022, la Région Île-de-France a lancé son Plan régional d'adaptation au changement climatique (PRACC), auquel 1 milliard d'euros sera consacré d'ici 2030. Constitué d'une stratégie en 3 axes, il répond au réchauffement climatique et à ses effets néfastes pour les écosystèmes, la santé des personnes et l'économie francilienne. A voir [sur le site de la Région Ile-de-France](#)

### **2) Accélération de la transition écologique : Sobriété énergétique – Plan Relance – Transition écologique**

Ce dispositif proposé par l'Etat s'inscrit dans le cadre du plan de Relance et vise à accélérer la transition écologique des artisans, commerçants et indépendants.

La transition écologique est entendue au sens large : flux (énergie, déchets et eau), économie circulaire, RSE, mobilité, lutte anti-gaspillage, approvisionnement local, rénovation énergétique...).

L'aide est mobilisable jusqu'au 31 décembre 2022.

Le dispositif pour l'accélération de la transition écologique des artisans, commerçants de proximité et des indépendants. Quel est ce dispositif ? Comment fonctionne-t-il ? Qui peut en bénéficier ?

Ce dispositif gratuit pour les entreprises doit permettre d'aider les TPE dans la mise en place de leur transition écologique. L'enjeu est double pour elles :

- Les aider à respecter les obligations environnementales.
- La création de nouvelles opportunités économiques.

Les TPE de moins de 20 salariés peuvent bénéficier d'un diagnostic gratuit réalisé par un conseiller de [CMA France](#) ou de [CCI France](#) pour mesurer leur maturité écologique et de disposer d'un plan d'actions. Il suffit juste d'en faire la demande auprès de la structure.

Afin de tirer les conclusions de ces diagnostics, les entreprises qui le souhaitent peuvent également bénéficier d'un accompagnement personnalisé pour mettre en œuvre des actions concrètes.

Par exemple pour optimiser leur mode de production ou pour rechercher des financements. Les CCI et CMA sont en capacité de réaliser 35 000 diagnostics et 10 000 actions d'accompagnement.

Vous souhaitez en bénéficier ? Toutes les infos sur [Accélération de la transition écologique - les-aides.fr](#)

Dans les transports le dispositif est la démarche [EVE Transport et Logistique contactez-nous pour vous y engager!](#)

### **3) Dispositifs d'aide aux entreprises impactées par l'augmentation des prix de l'énergie**

Découvrez le guide « Dispositifs d'aide aux entreprises impactées par l'augmentation des prix de l'énergie » à destination des entreprises pour les aider face à la crise énergétique. Ce dernier répertorie les aides financières existantes, les dispositifs disponibles en cas de difficulté (PGE, Prêt à taux bonifié résilience), les guichets ouverts pour engager des actions de décarbonation.

A quels services de l'État faut-il faire appel pour accompagner les entreprises en difficulté ? Dans chaque région, les entreprises mises en difficulté du fait de la crise ukrainienne peuvent se rapprocher de leur Commissaire aux Restructurations et à la Prévention des difficultés des entreprises (CRP) pour les accompagner dans leurs démarches. Les CRP accompagnent prioritairement les entreprises industrielles de plus de 50 salariés ;



les entreprises de plus de 400 salariés peuvent saisir le CIRI ([ciri@dgtrésor.gouv.fr](mailto:ciri@dgtrésor.gouv.fr)). Pour les plus petites entreprises, des groupements de prévention agréés (GPA) mis en place par les CODEFI, sont présents pour accompagner les chefs d'entreprise en difficulté, quel que soit le secteur d'activité ou le problème rencontré. L'annuaire national des GPA est disponible [à l'adresse ci-après](#). Enfin, pour les entreprises qui auraient des difficultés dans les négociations avec ses clients ou son fournisseur d'énergie (refus des clients de se voir répercuter les hausses des prix etc.), la médiation des entreprises peut être saisie. [Voir le guide complet](#)

### **3-2) Réunion avec les fédérations professionnelles le 16 septembre concernant les mesures d'accompagnement des entreprises pour faire face à la montée des prix du gaz et de l'électricité**

Lors de la réunion avec les fédérations professionnelles sur les impacts des prix de l'Énergie, les dispositifs d'accompagnement ciblés pour les entreprises ont été rappelés : sont notamment en place le bouclier tarifaire électricité, auquel toutes les entreprises de moins de 10 salariés et 2M€ de chiffre d'affaires sont éligibles et l'aide en subvention au paiement des factures d'électricité et de gaz pour les entreprises dépensant plus de 3% de leur CA en électricité et gaz et dont les bénéfices baissent. A retrouver [sur le site du Ministère de l'Économie](#)

### **3-3) Crise de l'énergie : la CPME réclame d'urgence un « bouclier européen gaz et électricité » pour les PME**

De 1 à 10. voire même davantage. C'est l'explosion des prix de l'énergie.

Cette situation menace désormais la survie de nombreuses PME dans l'incapacité de maintenir leur modèle économique alors même que seules un tiers d'entre elles ont aujourd'hui accès au tarif réglementé du prix de l'électricité. Les alertes se multiplient, en particulier dans l'industrie ou dans l'agroalimentaire. Le renouvellement des contrats arrivés à terme montre que la marge de négociation des PME auprès des énergéticiens est quasiment nulle, ces derniers refusant même fréquemment de prendre des engagements sur les prix ou les volumes de livraison.

La mise en place d'aides ponctuelles ne résoudra malheureusement pas le problème. La « chasse au gaspi » engagée dans les entreprises, non plus. Pour éviter une vague de faillites, il est désormais essentiel d'agir pour limiter les hausses de prix et garantir les volumes de livraison.

Les discussions sur la fixation des prix de l'énergie se déroulant à l'échelon européen, la CPME réclame donc la mise en place d'un « bouclier tarifaire » européen pour les PME, tant pour le gaz que pour l'électricité. La mise en place d'un tarif réglementé accessible à toutes les entreprises est une absolue nécessité. Il est impératif de limiter les augmentations et de redonner de la visibilité aux entreprises.

Parallèlement, au niveau national, l'Accès Régulé à l'Énergie Nucléaire (ARENH) doit permettre de garantir un volume supérieur d'électricité à des prix plus accessibles, sa renégociation doit donc être engagée en urgence par les pouvoirs publics. Il n'est plus temps de procrastiner. A [lire sur le site de la CPME](#)

### **4) Les Parisiens invités à élaborer un plan climat à horizon 2030**

Pour mieux vivre à Paris en 2030, parlez-nous de vos idées pour adapter votre quartier aux changements climatiques. Le 15 septembre, c'est un nouveau chapitre de l'action climatique qui s'ouvre, avec le lancement de la révision du « Plan Climat ».

La Ville de Paris invite l'ensemble des Parisiens et Parisiennes - citoyens, entreprises, associations, ONG - à formuler des propositions pour contribuer à l'élaboration et à la réussite du nouveau Plan Climat de Paris.

L'objectif : faire plus vite, plus local et plus juste, pour atteindre la neutralité carbone d'ici à 2050.

Pour mieux vivre à Paris en 2030, parlez-nous de vos idées pour adapter votre quartier aux changements climatiques ici et à partir du 11 octobre sur [decider.paris.fr](http://decider.paris.fr)

Les contributions peuvent porter sur des actions concrètes à mettre en œuvre, sur des initiatives individuelles ou collectives à l'échelle de votre quartier ou arrondissement, ou encore tout ce qui vous semble nécessaire à la réussite du nouveau Plan Climat Air Énergie de Paris.

À partir du 11 octobre, la Mairie de Paris lance une consultation pour son nouveau plan climat à retrouver sur le site de la Ville de Paris [paris.fr](http://paris.fr) : [formulaire](#).



#### 4-2) La Mairie de Paris a présenté son plan de sobriété énergétique

Le 13 septembre dernier, à l'occasion de la présentation du plan énergétique, Anne Hidalgo et son premier adjoint Emmanuel Grégoire ont incité les entreprises à jouer le jeu de la sobriété. La CPME invite la Ville de Paris à maintenir le dialogue sur l'élaboration du plan local d'urbanisme (PLU) bioclimatique. La réaction de Bernard Cohen-Hadad, président de la CPME Paris Ile-de-France : *“Les TPE/PME de Paris n'ont pas peur de faire des économies d'énergie, elles sont résilientes et ont déjà fait un chemin phénoménal depuis la Covid. Après avoir dû fermer, pendant cette crise, elles ne pensent plus comme avant et ont anticipé les plans de sobriété.”*

A retrouver [sur le site de la ville de Paris](#)

#### 5) La sobriété énergétique grâce aux aides de la région

La région Ile-de-France met en place 10 aides afin d'accompagner les entreprises franciliennes dans la crise énergétique. Innovation, diminution de la dépendance au gaz, développement de l'économie circulaire, des dispositifs concrets pour votre sobriété énergétique.

Dans un contexte d'urgence et de lutte contre les crises climatique et énergétique, la Région Île-de-France accompagne les entreprises franciliennes sur le chemin de la sobriété énergétique. Découvrez 10 aides et dispositifs pour y parvenir. A [lire sur le site de la Région](#)

#### 6) Bienvenue dans la ville durable

Les collectivités sont mobilisées pour relever le défi de la transformation durable. À travers une journée de conférences, de tables rondes et d'interviews live, élus locaux, experts et porteurs de solutions ont fait émerger des réponses concrètes et des retours d'expériences ambitieux pour répondre aux 10 challenges des territoires.

Mobilité décarbonée, décentralisation, ville numérique, revitalisation des cœurs de ville, attractivité et développement économique, pilotage par la donnée, sont autant de sujets mis en avant pendant ce rendez-vous. Revivez les meilleurs moments en accédant aux replays : Comment décarboner nos lieux de vie ?

Vincent Ducrey a ouvert le Sustainable Cities Summit auquel nous étions présents, avec un point sur l'actualité climatique et les tendances des villes durables.

En France, un sujet inquiète : les pénuries de gaz qui pourraient frapper cet hiver. Les géants de l'énergie se sont rangés aux côtés du gouvernement pour alerter les Français sur les enjeux de la sobriété. Il est plus facile de construire ces éco-quartiers dans les villes nouvelles, ou “greenfield cities”, que dans les villes anciennes, les “brownfield cities”. Ces dernières partent de l'existant, planifient l'amélioration urbaine et finissent par la gouvernance. Les villes nouvelles, à l'inverse, partent d'un design, poursuivent avec la construction, et enfin rassemblent des citoyens pour remplir ces quartiers. Singapour en est un bon exemple ; connue pour ses innovations, la ville revendique le concept de “smart cities in a box”.

Un autre champ d'action pour les villes reste la mobilité. Si la charge rapide se développe, il faut qu'elle soit encore plus puissante afin de réduire le temps de charge. [Voir le Replay](#)

#### 7) Lancement de la 2ème édition du programme d'accélération « Propulse » doté de 4 appels à projets

L'Agence de l'Innovation pour les Transports souhaite accompagner et accélérer les démarches d'innovation.

Le programme Propulse ambitionne d'apporter des solutions aux porteurs de projet innovant susceptible d'avoir un impact significatif sur les mobilités de demain. L'accompagnement est unique en la matière : soutien contractuel et juridique des experts ministériels, réseau d'experts techniques, accès accéléré à des réseaux de l'État, accompagnement de type coaching, label et pour le volet « Intrapreneuriat » hébergement et financement. Ce programme s'adresse autant aux agents publics qu'aux porteurs de projet du secteur privé.

L'AIT apporte ainsi une approche nouvelle qui dépasse les distinctions traditionnelles entre modes de transport et entre infrastructures d'un côté et services de l'autre. Il s'agit d'une approche d'innovation ouverte, fondée sur des pratiques de co-construction et de partage de données entre agents de la puissance publique, industriels, instituts de recherche et de formation, écosystèmes de startups et PME, acteurs de la finance, opérateurs, territoires.



Mercredi 07 septembre 2022, Clément Beaune a lancé la seconde édition du programme Propulse. Pour cette nouvelle édition, les porteurs d'innovation peuvent candidater à l'une des 4 thématiques parmi Transports durables, Partage de données, Aménagement des espaces pour un usage multiple : multimodalité et intermodalité et Intrapreneuriat. A retrouver [sur le site de France Mobilité](#)

### 8) Enquête CNR longue distance 2021

Le CNR publie les résultats complets de [l'enquête sur l'activité longue distance du transport routier de marchandises opérée en 2021](#) par des entreprises françaises en compte d'autrui.

Ces résultats revêtent un intérêt particulier car ils donnent une première vision de la situation des entreprises après le confinement général de 2020. Ils sont aussi utiles pour analyser les évolutions de l'activité des poids lourds depuis 10 ans.

Sur long terme, l'indice de production d'un véhicule varie peu : 94,99 en 2021 vs 95,25 en 2011. Il demeure toutefois inférieur de - 8 % à son niveau de 2007, dernier point étalon avant le déclenchement de la crise économique de 2008/2009.

La diminution de la distance d'une relation de - 20 % en 10 ans traduit le recentrage des activités des entreprises sur le national ou le grand régional, permettant, entre autres, de compenser la perte d'activité à l'international.



Précision : l'enquête 2020 a été annulée en raison de la crise covid.

Cette enquête apporte également un éclairage sur la période récente. Après avoir été perturbées en 2020 au cœur de la crise covid, les conditions d'exploitation des véhicules se rapprochent des standards d'avant crise, sans pour autant les égarer. Le kilométrage annuel moyen parcouru par un véhicule, marqueur d'activité souvent utilisé, atteint 112 300 km en 2021 contre 113 510 km en 2019 (- 1,1 % en deux ans).

La segmentation des résultats par taille d'entreprise met en lumière des disparités importantes, particulièrement entre les plus petites entreprises de l'échantillon enquêté (moins de 20 salariés) et les plus grandes (50 salariés et plus). Les petites entreprises sont celles qui ont été le plus fragilisées par la crise covid. Entre les deux dernières enquêtes 2019 et 2021, les entreprises de 0 à 19 salariés enregistrent le plus fort recul de l'indicateur de production d'un véhicule. L'écart se creuse avec les entreprises de 50 salariés et plus.

En matière de coûts, quasiment toutes les composantes de coûts d'exploitation se renchérissent entre les deux dernières enquêtes 2019 et 2021.

Poste de coût prépondérant, puisqu'il représente 34,6 % du coût de revient total d'un véhicule, le coût de personnel de conduite progresse entre 2019 et 2021 : + 2,7 % pour la rémunération brute moyenne d'un conducteur et + 4,4 % pour ses indemnités de déplacement.

Parmi les autres hausses marquantes détectées entre les deux dernières enquêtes, 2019 et 2021, citons les coûts kilométriques d'Adblue (+ 61,8 %) ou de pneumatiques (+ 7,2 %).

Cette inflation 2021 se révèle être l'amorce d'un phénomène encore plus fort en 2022, que le suivi indiciaire proposé par le CNR permet par ailleurs de suivre.

### 9) Généralisation de la facturation électronique : les dates confirmées

Prochainement, les entreprises assujetties à la TVA devront entrer dans le dispositif de facturation électronique. Une entrée en vigueur qui sera progressive, en fonction de la taille de l'entreprise.

Prochainement, les entreprises assujetties à la TVA devront, d'une part, recourir à la facturation électronique pour les transactions réalisées entre elles et, d'autre part, transmettre à l'administration fiscale des informations



relatives à leurs opérations internationales, à celles réalisées avec les particuliers ainsi qu'au paiement des prestations de services. L'entrée en vigueur de cette réforme étant échelonnée dans le temps en fonction de la taille de l'entreprise. Un calendrier qui a été confirmé par la première loi de finances rectificative pour 2022 récemment adoptée. Ainsi, l'obligation d'émettre des factures électroniques et de transmettre des données de transaction s'appliquera au :

- 1er juillet 2024 pour les grandes entreprises et les groupes TVA ;
- 1er janvier 2025 pour les entreprises de taille intermédiaire ;
- 1er janvier 2026 pour les PME.

À ce titre, pour savoir à quelle catégorie appartiennent les entreprises, leur taille sera appréciée au 30 juin 2023 sur la base du dernier exercice clos avant cette date.

À noter : une PME emploie moins de 250 salariés et dégage un chiffre d'affaires annuel inférieur à 50 M€ ou présente un total de bilan n'excédant pas 43 M€ ; une entreprise de taille intermédiaire occupe moins de 5 000 personnes et a un chiffre d'affaires annuel inférieur à 1,5 Md€ ou un total de bilan n'excédant pas 2 Md€. Au-delà, il s'agit d'une grande entreprise.

En revanche, toutes les entreprises, quelle que soit leur taille, devront avoir la capacité de recevoir des factures électroniques à compter du 1er juillet 2024.

Précision : pour satisfaire à leurs nouvelles obligations, les entreprises devront passer par une plate-forme partenaire ou par le portail public de facturation (Chorus Pro). À ce titre, le portail Chorus Pro devrait donner lieu à une expérimentation dès le 3 janvier 2024, donc quelques mois avant l'entrée en vigueur du dispositif.

En savoir plus [sur le Site du Ministère de l'Economie, des Finances](#) et de la Relance, Intervention de [Geoffroy Roux de Bezieux](#), Président du MEDEF [lors de la conférence interministérielle du 10 février](#) dans le cadre de la Présidence Française de l'Union Européenne et [Art. 26, loi n° 2022-1157 du 16 août 2022, JO du 17](#)

### **10) Temps partiel : quand le contrat ne répartit pas la durée de travail du salarié..**

Le contrat de travail à temps partiel qui ne précise pas la répartition de la durée de travail du salarié, entre les jours de la semaine ou les semaines du mois, est requalifié en contrat à temps plein. Sauf si l'employeur prouve, notamment, la durée exacte de travail convenue.

L'employeur qui recrute un salarié à temps partiel doit conclure avec lui un contrat de travail écrit qui précise la durée du travail (hebdo ou mensuelle) ainsi que la répartition de celle-ci entre les jours de la semaine ou les semaines du mois. En l'absence d'une de ces mentions, le salarié peut saisir la justice afin d'obtenir la requalification de son contrat en contrat de travail à temps plein.

Dans cette situation, l'employeur peut éviter la requalification s'il parvient à démontrer non seulement la durée exacte de travail convenue mais aussi que le salarié est en mesure de prévoir son rythme de travail et ne se trouve pas à la disposition permanente de l'entreprise. À ce titre, un arrêt récent de la Cour de cassation apporte certaines précisions quant aux justificatifs qui peuvent être produits par l'employeur.

Dans cette affaire, une salariée, chargée d'enseignement en sanitaire et social, avait conclu 11 contrats à durée déterminée à temps partiel avec une école technique privée. Ces contrats ne précisaient pas la répartition journalière ou hebdomadaire de la durée de travail de la salariée. Aussi, cette dernière avait saisi la justice en vue d'obtenir la requalification de ces contrats en contrat de travail à temps complet.

Mais la Cour d'appel de Montpellier n'avait pas fait droit à sa demande. En effet, selon elle, l'employeur avait rapporté la preuve de la durée de travail exacte de la salariée, en produisant un courriel dans lequel elle indiquait travailler 33 heures par semaine en période scolaire. Toujours selon la Cour d'appel, l'employeur avait démontré que la salariée était en mesure de prévoir son rythme de travail et ne se trouvait pas en permanence à sa disposition. Pour ce faire, il avait fourni des plannings et des attestations de professeurs précisant que les emplois du temps étaient établis en début de chaque année scolaire.

Saisie de l'affaire, la Cour de cassation a, elle, estimé que le courriel produit par l'employeur ne suffisait pas à démontrer la durée exacte de travail, hebdomadaire ou mensuelle, de la salariée. L'affaire sera donc de nouveau examinée par les juges d'appel. [Cassation sociale, 14 septembre 2022, n° 21-12251](#)



**11) Recherchez les statistiques sur la sinistralité pour une activité professionnelle particulière** (identifiée par son code NAF sur 5 caractères). Les données peuvent couvrir l'ensemble du code NAF sélectionné ou seulement la partie du code NAF qui relève d'un grand secteur d'activité (CTN) particulier. Les données sont également proposées pour chaque catégorie de risque : accident du travail, accident de trajet et maladie professionnelle. [Pour en savoir plus](#) e par exemple [tout savoir sur la sinistralité des activités de déménagement](#), code 4942Z, nombre d'accidents avec arrêts, nombre de décès, âge des victimes et siège des lésions, avec sur l'année 2020 une nette amélioration et diminution des arrêts, mais augmentation des maladies professionnelles... L'effet COVID sans doute.

### **12) Les 7 étapes clé de l'analyse d'un accident du travail**

Lorsqu'un accident du travail se produit, il est essentiel d'en comprendre les causes afin de mettre en place des solutions pour y remédier et éviter qu'il ne se reproduise. Pour ce faire, l'INRS a élaboré un dossier complet comportant les 7 grandes étapes à suivre.

Pour éliminer toute probabilité qu'un accident ne se reproduise, tout en diffusant des mesures préventives au sein de l'entreprise, il est essentiel pour les professionnels d'être en mesure d'analyser les actions qui l'ont déclenché.

Cette étude doit être menée par le Comité Social et Economique (CSE). Pour cela, ceux-ci s'appuient sur 7 étapes : information de l'employeur, constitution d'un groupe d'analyse pluricompétent, recueil des informations relatives à l'accident et identification des faits, détermination des causes de l'accident, choix des actions correctives et formalisation d'un plan d'action, retour d'expérience et communication, suivi et évaluation des actions correctives.

Suite à l'analyse de l'accident, le document unique d'évaluation des risques professionnels (DUERP), tout comme le programme annuel de prévention ou le plan d'actions (concerne les structures de moins de 50 travailleurs), doivent être actualisés.

Si dans le DUERP, la cause de l'accident avait d'ores et déjà été identifiée comme étant « à risque », il convient de réviser les mesures préventives actuellement mises en place.

Si, au contraire, le risque n'avait pas été identifié, il est désormais nécessaire de lui accorder une importance toute particulière dans l'évaluation des risques professionnels du pôle concerné.

En savoir plus [sur le site de Preventica](#)

### **13) Avis relatif aux possibilités de modification du prix ou des tarifs des contrats de la commande publique et aux conditions d'application de la théorie de l'imprévision**

Dans [l'avis au lien ci-joint](#), le Conseil d'Etat rend un avis qui a été délibéré et adopté par l'assemblée générale du Conseil d'Etat dans sa séance du 15 septembre 2022, AVIS relatif aux possibilités de modification du prix ou des tarifs des contrats de la commande publique et aux conditions d'application de la théorie de l'imprévision qui pourra intéresser nos entreprises sous marchés publics, et notamment celles de TPMPR.

### **14) Face à la pénurie de conducteurs, les transporteurs publics tentent de réinventer le métier**

On a beaucoup parlé des milliers de conducteurs de bus scolaires manquant à l'appel pour la rentrée. Le transport urbain est aussi touché. L'offre et la qualité du service s'en ressentent. Les entreprises et les collectivités tentent de revaloriser l'image du métier pour attirer des candidats et les former à prendre le volant. A [lire dans la Gazette des communes](#).

L'Autorité européenne du travail a publié deux brochures d'information destinées aux conducteurs du secteur du transport routier concernant des éléments clés de la législation du Paquet Mobilité. Elles concernent les règles relatives aux temps de conduite et de repos et celles relatives aux conducteurs détachés. A [retrouver sur le site de l'OTRE : Télécharger le guide « Règle en matière de durée de conduite et de temps de repos »](#)

[Télécharger le guide « Conducteurs détachés : connaissez vos droits et obligations »](#)

[Transports routiers : "Temps de conduite et de repos" et "Détachement des conducteurs" \(otre.org\)](#)





### 15) 20<sup>ème</sup> édition du baromètre Spectra des salaires cadres

En 2022, avec une progression modérée de + 2,2 %, le salaire des cadres repart à la hausse dans un marché de l'emploi qui reste tendu et un environnement économique incertain.

**Transport et logistique :** la supply chain bénéficie des plus fortes revalorisations salariales

Avec une industrie française boostée par le plan de relance économique, la tendance est à la montée en puissance de la supply chain qui se positionne comme un maillon stratégique de l'entreprise. Affichant une croissance forte tirée par le e-commerce, la branche connaît une augmentation très importante de son activité et fait face à un déficit structurel d'effectifs, couplé à des difficultés de recrutement. Une situation qui contribue à la hausse des salaires. Les rémunérations du secteur transport et logistique bénéficient ainsi d'une importante revalorisation de + 3,8% et les fonctions logistiques trustent le top 10 des plus fortes progressions salariales. Le record cette année, à l'échelle nationale, est détenu par le technicien de planification (+ 6,8%), suivi de près par le responsable logistique (+ 5,9%) et l'approvisionneur (+ 5,7%). A [lire sur baromètre Spectra](#)

### 16) Rappel de l'obligation de déclaration annuelle des consommations énergétiques (OPERAT)

Pour rappel, le 1<sup>er</sup> octobre 2019 un dispositif éco-énergie (DEET) ou décret rénovation qui encadre la performance énergétique de l'immobilier tertiaire en France est entrée en vigueur. Ce décret a pour objectif de contraindre les propriétaires et locataires des bâtiments tertiaires de plus de 1000m<sup>2</sup> à réduire leur consommation énergétique de leur(s) site(s) sous peine de sanctions.

Planning de l'obligation : Sont concernés par cette obligation tout propriétaire ou locataire d'un ou plusieurs bâtiments dont le cumul de surface est **supérieur ou égal à 1000 m<sup>2</sup> alloué à un usage tertiaire**, les surfaces prises en compte est la somme des surfaces de tous les niveaux construits, clos et couverts, dont la hauteur de plafond est supérieure à 1m80.

Ainsi, d'ici le 30 septembre, si vous ne l'avez pas encore fait, vous devez vous inscrire [sur le site OPERAT](#) et remplir les consommations annuelles énergétiques des années de référence (avec justificatifs). L'inexécution de cette obligation peut entraîner une amende de 7500€ pour une personne morale et la publication des contrevenants sur un site dédié. Nous restons à votre disposition pour tout renseignement complémentaire.

### 17) Conduite sans carte de conducteur pendant 6 jours

La conduite sans carte, au regard de sa durée et du délai dans lequel il a informé l'employeur, justifie le licenciement du salarié.

Le salarié ayant conduit sans carte pendant une semaine après l'avoir oubliée à son domicile, l'employeur lui reproche un manquement à ses obligations professionnelles et le licencie.

Pour contester l'existence de ce grief, il invoque l'absence de dissimulation de sa part et d'intention de tromper son employeur (il aurait informé les formateurs de la situation et aurait édité des tickets de conduite constatant son activité pendant toute cette période).

Son supérieur explique, pour sa part, que lors d'une conversation téléphonique avec le salarié, le sujet de la perte de sa carte conducteur n'a pas été abordé.

Pour les juges, les documents produits ne démontrent pas que le salarié aurait averti l'employeur dès le premier jour de conduite sans carte conducteur, ni qu'il aurait utilisé tout autre moyen (SMS, message vocal) pour l'informer de cette difficulté. Dans ce contexte tant au regard de l'absence de preuve de quelque avis donné à l'employeur que de la durée de conduite sans carte, « faisant augmenter le risque pénal », le licenciement pour motif personnel est justifié. Source commentée : [CA Metz, 28 juill. 2022, no 18/03342](#)

### 18) Soutien plan filière GNV-BioGNV – AFGNV

Dans le contexte économique actuel, un courrier de soutien au GNV-BioGNV est adressé à M. Antoine Pellion, Secrétaire général à la Planification écologique, par des fédérations, des collectivités et syndicats d'énergie, des chargeurs, des transporteurs, des porteurs de projets, etc. engagés dans le GNV-BioGNV. Cette action est initiée par l'AFGNV.



Le Plan filière GNV-BioGNV vise à permettre l'essor du BioGNV, énergie indispensable pour décarboner la mobilité lourde.

Pour réaliser cette ambition, la filière doit disposer de BioGNV à un niveau de prix acceptable afin que le secteur du transport routier lourd puisse s'appuyer sur un modèle économique viable et compétitif.

Ainsi, l'AFGNV a élaboré, avec ses adhérents et partenaires, un ensemble cohérent de mesures pour soutenir cette filière :

Limitation immédiate du prix du (Bio)GNV à la pompe

Subvention à l'achat d'un véhicule lourd GNV-BioGNV

Intégration du BioGNV à la TIRUERT au même titre que l'électricité et l'hydrogène = permettre aux stations commercialisant du BioGNV de générer des crédits TIRUERT

Aide à l'émergence des BPA (Biomethane Purchase Agreements)

Ces mesures couvrent des horizons temporels complémentaires.

Les mesures de court-terme, nécessitant un soutien financier de l'Etat (#1 Limitation du prix du BioGNV, #2 Subvention à l'achat d'un véhicule lourd neuf) pour restaurer la dynamique qu'a connue la filière jusqu'à présent, laissent ensuite la place à des mécanismes structurels sans surcoût pour l'Etat à moyen et long-termes (#3 TIRUERT, #4 Biomethane Purchase Agreements).

### **19) Les Rencontres de France de la Transmission d'Entreprise font étape à Paris le 17 octobre à 18h00 MEDEF IDF - 10 rue du Débarcadère - Paris 17ème**

Le MEDEF Île-de-France, en partenariat avec Reprendre & Transmettre magazine, a le plaisir de vous inviter à une conférence-débat organisée dans le cadre des Rencontres de France de la Transmission d'Entreprise.

« 25 questions à poser à son cédant ou à son repreneur dans le contexte encore chahuté de 2022 » est le thème de cette nouvelle étape.

Pour un cédant comme pour un repreneur, savoir poser les bonnes questions, au bon moment et avec tact, est essentiel. Surtout dans un contexte encore incertain et anxiogène qui rend les cédants plus susceptibles et les repreneurs plus méfiants.

Nourrie des conseils de 5 experts et du témoignage d'un repreneur, la conférence-débat fera le tour des 25 questions incontournables sur :

la bonne compréhension du modèle économique de la cible ;

la façon dont l'épisode Covid et le conflit ukrainien l'impactent ;

le prix attendu et les modalités de paiement (complément de prix, crédit-vendeur, etc.) ;

l'accompagnement du cédant ;

l'adéquation homme-cible et la solvabilité du repreneur.

Rendez-vous le lundi 17 octobre à partir de 17h30 au MEDEF IDF (Salle Despagnat niveau -1) - 10 rue du Débarcadère - 75017 Paris (Porte Maillot). [Inscription ici](#)

### **20) 19 octobre : DERNIER RAPPEL : L'OTRE a le plaisir de convier ses adhérents à un événement sous le thème : "Attractivité et recrutement dans la branche : quelles solutions ?", dépêchez-vous de vous inscrire pour ceux qui ne l'ont pas encore fait. Ouverture par Clément Beaune, Ministre des Transports (sous réserve)**

Exposition de véhicules décarbonés poids lourds, autocars et véhicules légers

Entrée offerte au Mondial de l'Automobile de Paris (créneau libre 9h/16h) [Inscription au lien Eventbrite ci-après](#)

### **21) En bref, ou vu dans la presse**

#### **Revue de presse quotidienne**

Le Medef IDF dont l'OTRE Ile-de-France est adhérente réalise à l'attention de ses membres une revue de presse quotidienne assez bien faite dont vous trouvez d'ailleurs quelques éléments dans la nôtre le vendredi. Si vous souhaitez également être destinataires de cette revue de presse quotidienne, faites-le nous savoir par retour de mel.



**L'Info DEM N°72 de septembre 2022 est paru, à retrouver [sur le site de l'OTRE](#)**

### **Guide des partenaires**

Pour la deuxième année consécutive, l'OTRE Ile-de-France a édité un annuaire de nos 48 partenaires de l'année 2022 ([disponible ici](#)), dont la plupart étaient présents à votre journée professionnelle du 2 juin, et ont permis à ce qu'elle puisse se passer dans les meilleures conditions possibles pour les entreprises présentes.

### **Rapport d'activité OTRE Ile-de-France 2022**

Le rapport d'activité 2022 ainsi que le compte rendu de notre journée professionnelle du 2 juin 2022 qui a eu lieu au siège de la Région Ile-de-France est d'ailleurs [en ligne et téléchargeable au lien ci-après](#), et dans vos entreprises dans les prochains jours !

### **Sommet du Grand Paris 2022**

Nous étions plus de 150 000 à nous suivre en direct et plus de 1 000 participants au Pavillon Gabriel mardi 20 septembre pour la 5e édition du Sommet du Grand Paris pour répondre à la question "quel Grand Paris voulez-vous ?" [Voir ici le replay](#)

### **C'est le printemps en automne : nous étions également à la 4e édition du Printemps des Territoires**

Le jeudi 22 septembre au CentQuatre à Paris se déroulait la 4e édition du Printemps des Territoires, l'événement qui réunit les principaux décideurs des collectivités locales, entreprises publiques locales, organismes du logement social, acteurs financiers et professions juridiques. A [retrouver dans la Tribune](#)

### **Les stations GNV en France**

GNL, GNC ou biogaz... retrouvez [au lien ci-joint](#) la liste des stations GNV disponibles et à venir en France.

### **Les importations européennes de gazole russe en forte hausse en juillet**

Alors que l'Europe cherche à s'affranchir de l'énergie en provenance de Russie, les importations de gazole russe ont augmenté de 22% en juillet par rapport à l'an dernier. Explications à [voir sur BFM TV](#)

### **Sondage Grand Paris : les Franciliens ne veulent pas quitter la région, mais rêvent de meilleurs transports**

Selon un sondage Ifop pour les Notaires du Grand Paris en partenariat avec La Tribune et BFM Paris, 63% des habitants de l'Île-de-France estiment que le projet du Grand Paris doit d'abord être recentré sur l'amélioration des conditions de transports. La construction de nouveaux logements n'apparaît qu'au 5ème rang des priorités. La question environnementale est devenue cruciale. 37% des Franciliens estiment que le projet va avoir un impact sur le climat. Décryptage [à lire dans la Tribune](#)

### **Hyliko propose une solution pour décarboner 3 fois plus vite le transport routier**

La crise énergétique marquée par la hausse du prix des carburants et l'accélération des contraintes réglementaires depuis 2019 jusqu'à l'objectif de neutralité carbone en 2050 (ZFE, fin du thermique), constituent de véritables défis pour le secteur le plus émetteur de gaz à effet de serre (GES) en France avec 29% du total des émissions. A [lire sur Enerzine.com](#)

### **Transports d'Ile-de-France: les ennuis budgétaires volent en escadrille**

Valérie Péresse, présidente de la région Ile-de-France et d'Ile-de-France Mobilités, l'autorité organisatrice de transports, a dû admettre, mercredi 14 septembre, que le prix de l'abonnement Navigo devrait augmenter de nouveau, pour la troisième fois en sept ans, pour faire face aux difficultés de financement. Mais de combien ? Il faudrait un abonnement à 100 euros si les utilisateurs devaient, seuls, assumer la nouvelle donne budgétaire.

[L'OPINION](#)



### **La nouvelle génération d'acheteurs prête à payer plus pour une livraison propre**

Spécialisé dans les solutions logicielles pour les acteurs de la logistique, le groupe canadien Descartes Systems Group vient de publier une étude réalisée auprès de plus de 8.000 consommateurs européens et nord-américains sur leurs attentes en termes de livraison plus éco-responsables. En France, la prise de conscience est là mais les facilités de livraison priment encore sur l'impact environnemental. Seule la pression citoyenne et politique pourrait faire changer le cours des choses. Décryptage à [lire dans la Tribune](#)

### **Bouclier énergie : les entreprises réclament à la France d'aller plus loin que Bruxelles**

Le Medef demande de répliquer en France de toute urgence le mécanisme de prix plafond du gaz adopté par l'Espagne pour faire baisser le prix de l'électricité. Porté par la France à Bruxelles, le sujet est loin de faire consensus au sein de l'Union européenne. [LES ECHOS](#)

### **Le stationnement payant pour les deux-roues a déjà commencé à « faire le ménage » à Paris**

Les conducteurs de deux-roues ont dû s'adapter depuis la fin de la gratuité du stationnement pour les véhicules thermiques dans la capitale. Certains se tournent vers les parkings souterrains moins chers ou la location de véhicules électriques... quand d'autres tentent tout simplement de contourner la règle. [LE PARISIEN](#)

### **Vers un Périph Vert ?**

Transformer la ceinture grise de Paris en ceinture verte ? C'est le pari de la nouvelle municipalité d'Anne Hidalgo. Mais les premiers travaux laissent pantois les écologistes, pourtant parties prenantes au projet. Tout comme les municipalités qui bordent le périphérique, de la porte de Montreuil à la porte Dauphine, retour sur un projet qui ne fait pas l'unanimité... à [lire sur actu-juridique.fr](#)

### **Bientôt une nouvelle bataille autour du versement mobilité ?**

Il aura suffi de quelques mots glissés au congrès de Régions de France pour relancer le débat sur la répartition des recettes du versement mobilité, actuellement entre les mains des métropoles et intercommunalités. C'est d'abord Clément Beaune, le 14 septembre lors d'une table ronde, qui a indiqué être « ouvert aux réformes de modalité » du versement mobilité. Si « on met les régions dans le tour de table [...], il faut dire aux autres autorités que ça n'est pas totalement neutre », a-t-il averti tout en déclarant n'y être « pas forcément opposé ». Le lendemain, le président du Sénat Gérard Larcher, en conclusion du même congrès, considérait que « sans doute faut-il compléter la loi d'orientation sur les mobilités en permettant aux régions d'organiser avec les intercommunalités, les métropoles et l'ensemble des acteurs de terrain le financement et la programmation des transports du quotidien ». Dans la foulée, la présidente de Régions de France Carole Delga enfonce le clou : « Nous avons besoin d'avoir un financement partagé » dans les « bassins de vie urbains ». Les intercommunalités ont peu apprécié le message. Contactée par Contexte, Intercommunalités de France fait savoir qu'elle « s'oppose à toute remise en cause des équilibres institutionnels et financiers créés par la loi d'orientation des mobilités ».

### **La Banque européenne d'investissement approuve 3,3 milliards d'euros de financements pour les transports « durables »**

L'enveloppe, approuvée le 14 septembre par le conseil d'administration de l'institution, fait partie d'un vaste paquet de 15,1 milliards d'euros destinés à financer des projets verts. Le montant alloué aux transports durables soutiendra notamment les investissements dans les transports urbains, les trains et les véhicules commerciaux à faibles émissions. Le reste des financements doit stimuler la recherche et le développement des entreprises (6,1 milliards consacrés entre autres au développement de batteries), l'action climatique et environnementale (4,4 milliards) et l'aménagement urbain (1,3 milliard). La BEI avait actualisé en juillet sa politique de financement du secteur des transports, choisissant notamment de prioriser la durabilité et l'innovation, et de ne plus soutenir l'aérien conventionnel.



### **David Belliard demande un « New Deal des transports du quotidien »**

Le vice-président d'Île-de-France Mobilités (IDFM), également adjoint Europe Écologie les Verts à la mairie de Paris où il est responsable des Transports, constate « une importante dégradation de la qualité de service concernant la fréquence des rames et des bus » franciliens, dans une interview publiée par Le Journal du dimanche. Un « recul sur le transport en commun » qu'il juge « aberrant, au moment où nous devons faire face au dérèglement climatique et à une crise du pouvoir d'achat ». Certes, David Belliard « peut comprendre » la stratégie de Valérie Pécresse de « diminuer drastiquement l'offre de transports » pendant le Covid-19, mais il dénonce le fait que celle-ci n'ait jamais retrouvé son niveau d'avant la pandémie, alors que « les passagers sont revenus ». Également interrogé sur les problèmes financiers d'IDFM, et notamment les « 950 millions d'euros qui manquent pour 2023 », il propose d'abandonner « les grands projets inutiles, comme la gare de Gonesse [95] du Grand Paris Express au milieu de terres agricoles [...] Ou encore le projet très onéreux de supermétro à Saclay ». « Je ne comprends pas pourquoi Valérie Pécresse ne porte pas le fer au niveau du gouvernement pour obtenir un investissement massif de l'État », ajoute le vice-président d'IDFM, qui demande « un New Deal des transports du quotidien, en Île-de-France et partout en France ».

### **Les premières pistes de Clément Beaune pour financer les infrastructures**

« Nous aurons dans les un à deux ans qui viennent à renouveler profondément les outils de financement », a exposé le ministre des Transports lors du congrès des régions le 15 septembre. Objectif : « garantir des financements » sur le long terme et éviter les « coups d'accordéon ». Outre des « prêts garantis dans la durée », Clément Beaune défend les sociétés comme celle du Grand Paris, dotées de la maîtrise d'ouvrage et d'une ressource affectée, et considère qu'il faut « réfléchir à d'autres cas ». Les Hauts-de-France y songent, a-t-il évoqué. Il estime par ailleurs qu'« on peut se poser la question du partage de la valeur » des concessions autoroutières, « pour financer d'autres infrastructures, y compris ferroviaires ». Selon lui, les concessionnaires – qui ont « permis d'entretenir les infrastructures » mieux que l'État – seraient prêts à ouvrir ce débat. Quant à la baisse de la TVA, elle n'est « pas exclue complètement ». « Je ne suis pas hostile à une mesure tarifaire soit qui dégage de la marge pour les infrastructures, soit qui encourage le report vers les transports publics [via une baisse des prix] », a-t-il exposé à quelques journalistes. Par ailleurs, Clément Beaune s'est dit « ouvert à avoir une réflexion économique sur les péages ferroviaires », notant que leur niveau est plus faible dans d'autres pays européens.

### **Le nouveau rapport du Conseil des orientations des infrastructures est attendu pour début novembre**

C'est ce qu'indique le ministre des Transports Clément Beaune le 15 septembre. Ce rapport fera suite au diagnostic présenté au printemps 2022. La négociation du volet infrastructure de transports des contrats de plan État-région sera engagée dans la foulée, avec un objectif de signature avant la fin du premier semestre 2023 selon le ministre.

### **Budget 2023 : une nouvelle enveloppe en cours d'arbitrage pour l'appel à projets sur l'électrification des poids lourds**

Tous les crédits prévus au lancement de ce dispositif en mars (65 millions d'euros) ont été consommés à l'issue de la première relève organisée en juin. La seconde, initialement prévue en septembre, a donc été annulée. « Une enveloppe supplémentaire est en cours d'arbitrage, mais ce n'est pas gagné à ce stade... », confie à Contexte un acteur du transport routier, inquiet. Des discussions « sont en cours » dans le cadre du projet de loi de finances pour 2023, confirme le gouvernement à Contexte. Elles portent sur cet appel à projets et plus largement sur « les aides à l'acquisition de véhicules propres », précise-t-il. Des entreprises – notamment franciliennes – sont actuellement « bloquées », car elles avaient prévu des plans de transformation de leurs flottes appuyés sur ces financements, affirme une organisation du secteur en rappelant la difficulté des professionnels à se conformer aux exigences des zones à faibles émissions.



## **Bonus-malus sur les contrats courts : les routiers ont défendu leur position le 26 septembre devant le Conseil d'État**

Les organisations professionnelles OTRE, FNTR et Union TLF l'ont fait savoir le 15 septembre. Elles réclament l'abrogation de ce dispositif censé dissuader les entreprises d'avoir excessivement recours aux contrats de travail courts, en modulant à la hausse les contributions chômage des « mauvais élèves ». « Sans raison objective, il stigmatise sept secteurs d'activité [et] génère de fait une inégalité de traitement abusive entre secteurs d'activités », estiment les transporteurs. Ils dénoncent une « double peine » pour les entreprises de transport routier qui connaissent actuellement de « très grandes difficultés de recrutement ». D'autant plus que les ruptures de CDI donnant lieu à une inscription à Pôle emploi – parfois du fait des salariés eux-mêmes – entrent elles aussi dans le calcul du taux de séparation, soulignent-ils. Le premier décret de 2019 instaurant ce dispositif avait été annulé à leur initiative, mais seulement pour des raisons de forme.

## **Budget transports 2023 : le gouvernement présente une équation à plusieurs inconnues**

Le projet de loi de finances pour 2023, présenté le 26 septembre, acte une hausse de l'enveloppe consacrée aux transports. Mais la ventilation d'une partie des dépenses est renvoyée à des arbitrages ultérieurs, lesquels pourraient intervenir alors que les débats parlementaires seront déjà bien avancés.

## **Plateformes : 375 000 euros d'amende requis contre Stuart pour travail dissimulé**

La procureure, Céline Ducournau, a demandé la peine maximale contre la plateforme de livraison, propriété du groupe La Poste, jugée pour travail dissimulé et prêt de main-d'œuvre illicite devant le tribunal correctionnel de Paris. Son réquisitoire réclame par ailleurs une peine de dix-huit mois de prison avec sursis et 50 000 euros d'amende contre son fondateur, Benjamin Chemla, et son associé à la tête de la start-up Resto In, Clément Benoît. La procureure a dénoncé « une dissimulation généralisée de l'emploi », jugeant qu'un faisceau d'indices attestait l'existence d'un lien de subordination entre Stuart et les livreurs sous statut d'autoentrepreneurs. La défense a assuré que la plateforme ne jouait qu'un rôle d'intermédiaire entre les livreurs et les magasins.

## **Le projet de loi énergies renouvelables présenté en Conseil des ministres**

Le gouvernement a présenté le texte le 26 septembre (l'exposé des motifs). Dans son avis rendu le 22 septembre, le Conseil d'État explique avoir fait plusieurs propositions de modifications, acceptées par l'exécutif, concernant l'installation d'ombrières photovoltaïques sur les grands parkings. Il ne soulève en revanche aucune objection sur les mesures visant à faciliter l'installation de panneaux solaires le long des autoroutes et des voies à grande circulation, notamment les aires de repos ou les bretelles d'autoroutes, précise le gouvernement qui parlait jusque-là de « délaissés routiers ». La Commission européenne a par ailleurs été consultée sur l'aménagement des règles du droit du transport maritime relatives aux travaux éoliens offshore, apprend-on. Le projet de loi pourrait arriver au Sénat la semaine du 31 octobre, selon Public Sénat. Selon nos informations, le gouvernement envisage de faire atterrir ce texte le 5 décembre à l'Assemblée.

## **Carburants : nouvelle baisse de prix pour l'essence et le diesel**

Selon le relevé hebdomadaire du ministère de la Transition écologique, les prix des carburants poursuivent leur baisse. L'essence a perdu 0,4 centime le litre et le diesel s'allège de 5,8 centimes le litre. A [lire dans Capital](#)

## **Crise énergétique. Les solutions de Clément Beaune, ministre des Transports, pour se déplacer plus sobrement**

Avant l'annonce par la Première ministre du plan gouvernemental de sobriété énergétique, Clément Beaune, ministre des Transports, a pris le train... avec son bâton de pèlerin. Il se veut « pragmatique » et incitatif avec les citoyens confrontés à des problèmes de mobilité. A [lire dans la Montagne](#)

## **Réchauffement climatique : le plan vert à 1 milliard d'euros pour l'Île-de-France**

Il est présenté ce mercredi et doit être voté jeudi : c'est le plan d'adaptation au changement climatique présenté par le conseil régional d'Île-de-France. En voici les principaux axes. [LE PARISIEN](#)



### **Emploi et transition écologique : « Tant qu'un plan national n'existera pas, ça ne marchera pas »**

Dans un rapport publié mardi, le Réseau action climat et l'Institut Veblen font un premier bilan de la reconversion des salariés des dernières centrales à charbon fermées pour réduire les émissions de CO<sub>2</sub>. [LE MONDE](#)

### **Pollution de l'air : le gouvernement s'attend à une nouvelle condamnation du Conseil d'État**

L'État doit être condamné à payer 20 millions d'euros pour dépassement des normes de pollution de l'air (particules fines PM10 et dioxyde d'azote), a recommandé le 19 septembre Stéphane Hoyneck, rapporteur public au Conseil d'État. Soit 10 millions d'euros pour le second semestre 2021, et 10 millions d'euros pour le premier semestre 2022. En août 2021, l'État a été condamné une première fois à une amende de 10 millions d'euros, qu'il a dû inscrire à son budget, pour le premier semestre 2021. « Une liquidation à taux plein de cette astreinte serait juridiquement erronée », a réagi auprès de Contexte Louis Boré, avocat représentant le ministère de la Transition écologique, qui pointe « des enjeux financiers et d'image pour l'État ». Une nouvelle astreinte de 10 millions d'euros par semestre enverrait « un message erroné à l'opinion publique d'absence de progrès réalisés » en matière de pollution de l'air. Les conclusions du rapporteur public interviennent à une semaine de la présentation du budget 2023, et alors que le Conseil d'État a mis la transition écologique, au cœur de ses « enjeux », le 8 septembre en présence de la Première ministre, Élisabeth Borne.

### **Zones à faibles émissions : la mission « flash » envisage une harmonisation des règles au niveau national**

C'est l'une des premières pistes dégagées par la mission menée par les députés Bruno Millienne et Gérard Leseul après les auditions qui se sont tenues à l'Assemblée nationale du 13 au 16 septembre auprès de représentants des collectivités et d'associations de transporteurs et de conducteurs. Pour ce faire, la création d'un « comité national de suivi, décliné au niveau régional » est à l'étude, confie Bruno Millienne – une proposition qui fait suite aux craintes déjà exprimées par les professionnels face à la multiplicité d'aides, de dérogations et calendriers de mise en œuvre entre les métropoles. Les députés s'intéressent également au renforcement des alternatives à la voiture (transports en commun, covoiturage, vélo) et au développement de solutions de stationnement à l'entrée des villes, ajoute le corapporteur. La mission rendra son rapport le 12 octobre.

### **Avec les normes actuelles, les émissions de CO2 des poids lourds annuleront d'ici à 2030 les gains liés à l'électrification des voitures, selon Transport & Environment**

En cause, explique l'ONG dans une étude parue le 16 septembre, la hausse de l'activité des camions (+ 44 % entre 2020 et 2050) et des bus (+ 72 %, selon les chiffres de la Commission européenne). « Mettre fin à la vente des camions thermiques neufs en 2030 serait la meilleure option », souligne T&E, « mais les réductions requises seraient draconiennes et ne pourraient être atteintes sans perturbation majeure ». À l'inverse, 2040 « sera déjà trop tard » et « induirait un surplus d'émissions de 644 millions de tonnes de CO<sub>2</sub> d'ici à 2050 par rapport au scénario 2035 ». C'est donc ce dernier que recommande l'ONG – avec des jalons intermédiaires « stricts » en 2027 et 2030 pour y parvenir. La Commission européenne présentera sa proposition de révision des normes CO<sub>2</sub> pour les véhicules lourds le 30 novembre.

### **Contrôle technique des deux-roues : le gouvernement met en garde le Conseil d'État**

Saisie par trois associations, la juridiction administrative doit prochainement décider si un tel contrôle technique doit être mis en place. Dans un mémoire en défense, daté du 19 septembre et consulté par Contexte, le ministère de la Transition écologique soutient une nouvelle fois que des mesures alternatives suffisantes permettent de ne pas l'instaurer. Mais si le Conseil d'État jugeait du contraire, le ministère lui demande a minima de prévoir une « entrée en vigueur différée » et des « mesures transitoires », sans lesquelles sa mise en œuvre « serait matériellement impossible ». Il évoque la nécessaire préparation et l'agrément des centres de contrôle, qui devraient faire face à un « pic d'activité » soudain. Mais aussi les risques de sanction qui pèseraient d'un coup sur de nombreux propriétaires. Il propose donc d'échelonner dans le temps les dates du contrôle technique en fonction de la date d'immatriculation des engins. La décision du Conseil d'État, guettée par la Commission européenne, est attendue avant fin 2022.



### **Un groupe de travail va se pencher sur les pièces de rechange dans la filière automobile**

C'est ce qu'a annoncé le ministre de l'Économie, Bruno Le Maire, lors d'un point presse qui a suivi une réunion de travail, le 20 septembre, avec les représentants de l'assurance et des mutuelles. Ce groupe, constitué d'assureurs, constructeurs automobiles et sous-traitants, se réunira « dans les prochaines semaines » avec pour objectif de « voir comment [...] nous pouvons trouver une voie de passage qui [puisse] nous amener à plus de réutilisation des pièces, plus de recyclage, sans menacer notre industrie automobile ».

### **Budget 2023 : le gouvernement veut renforcer les incitations à l'utilisation de biocarburants en 2024**

Comme en 2021 et en 2022, le projet de loi de finances pour 2023 comprendra un article visant à renforcer les incitations fiscales à l'utilisation de biocarburants dans les transports, selon un document consulté par Contexte. D'après nos informations, le taux d'incorporation de biodiesel devra, en particulier, atteindre 8,9 % en 2024, contre 8,6 % en 2023. À défaut, les titulaires des dépôts pétroliers seront assujettis à la taxe incitative relative à l'incorporation d'énergie renouvelable dans les transports (Tiruert).

### **3 QUESTIONS A... Marie-Laure Mourre, spécialiste des sciences comportementales.**

Il n'y a pas une journée sans que nous n'entendions parler du dérèglement climatique et de ses impacts sur la planète. On sait par exemple que les transports publics sont une alternative moins polluante que la voiture individuelle. Pourtant, en ville 40 % des trajets de moins de 3km se font en voiture individuelle. Pourquoi c'est si dur d'adopter un comportement plus vertueux ?

Parce qu'il ne suffit pas de savoir pour changer. Nos habitudes sont difficiles à changer car modifier son comportement demande des efforts : il faut s'informer, faire des démarches... C'est un coût psychologique qui peut être un frein. On peut aussi considérer qu'utiliser les transports publics va à l'encontre de son intérêt personnel et y voir plus d'inconvénients que d'avantages : certaines personnes estiment perdre en confort, en intimité, en flexibilité. On peut aussi tout simplement ne pas avoir de solution... a [lire dans la Rentrée du transport public](#)

### **Planifier les « soutenabilités »**

Chaque jour, chacun d'entre nous mesure les implications du réchauffement climatique et des bouleversements environnementaux qui sont à l'œuvre. L'ampleur du défi que l'action publique doit relever pour y faire face est à la hauteur de leurs conséquences pour nos sociétés : la responsabilité des acteurs publics est engagée. Il y a urgence à agir, et, pour cela, urgence à transformer la manière dont l'État conduit l'action publique.

Il y a quelques semaines, France Stratégie publiait le rapport [Soutenabilités ! Orchestrer et planifier l'action publique](#). Son ambition est justement de contribuer à construire un cadre d'élaboration et de conduite des politiques publiques qui permette de prendre en compte les défis du long terme, environnementaux, sociaux, économiques et démocratiques. Ce rapport propose des évolutions souhaitables de la manière de conduire l'action publique pour qu'elle soit à la fois soutenable dans la durée, cohérente entre les différents domaines des politiques publiques, et pour que sa légitimité démocratique soit clairement établie et reconnue.

La planification écologique est devenue une priorité politique. Cette priorité s'est traduite institutionnellement avec la création du Secrétariat général à la planification écologique dont les missions sont très convergentes avec celles proposées dans le rapport.

Dans ce contexte, France Stratégie organise une conférence dont l'objectif sera de mettre en débat les recommandations du rapport et de discuter l'opportunité et l'intérêt de ces propositions pour des acteurs majeurs et de haut niveau des transformations à conduire. Le débat permettra d'ouvrir la réflexion sur leur approfondissement ou leur reformulation, dans la perspective de leur mise en œuvre. A [lire sur le site strategie.gouv](#) dépendant de Matignon.





### **Sommes-nous tous égaux face à la pollution ?**

En France, chaque année, 48 000 à 97 000 décès prématurés seraient liés à la pollution. Pollutions de l'air mais aussi de l'eau et des sols exposent en réalité les populations à des risques sanitaire très variables selon les caractéristiques sociales des territoires. La construction d'un "indice d'exposition multiple" aux pollutions et d'une "cartographie croisée des pollutions" montre notamment que les métropoles sont quatre fois plus exposées que la moyenne nationale. [Lire la note d'analyse publiée par France Stratégie le 15 septembre 2022.](#)

### **Nous avons été nombreux à suivre le Webinaire #EnRoutePourLaPlanète !**

La transformation des mobilités routières s'accélère. De nouveaux usages se dessinent, de nouvelles technologies se profilent à l'horizon, la transition énergétique des véhicules est en marche. Et pourtant, malgré les ambitieux objectifs visés par le l'Europe, quelques incertitudes subsistent encore. Quelles seront donc les technologies et les énergies de la mobilité routière de demain ? Nous avons sollicité le point de vue de 4 experts.

Découvrez le replay [au lien ci-après](#). Cet échange a également fait l'objet d'un compte-rendu sur le site [enroutepourlaplanete.com](http://enroutepourlaplanete.com) [au lien ci-après](#)

### **La nouvelle union de la gauche doit faire son aggiornamento vis-à-vis des entreprises**

Pour le Président du think tank Etienne Marcel, la gauche responsable devrait saisir l'opportunité des prochains projets de loi du Gouvernement pour sceller sa réconciliation avec une entreprise devenue plus "citoyenne" à mesure qu'elle adopte une démarche RSE.

En dépit d'une distance ancienne et durable, de la pensée de MARX et ENGELS, la gauche et l'entreprise ne sont pas irréconciliables. La "responsabilité sociétale des entreprises" (RSE) est l'axe qui devrait contribuer à retisser ce lien de confiance distendu. A condition que les parlementaires les plus responsables de la nouvelle union de la gauche rompent enfin avec l'imposture démagogique cultivée depuis le début de la XVIe législature. à [lire dans la revue politique](#)

### **Bercy revoit à la hausse le budget 2023 pour la transition écologique, avec une enveloppe pour les transports**

La mission Écologie, développement et mobilités durables du projet de loi de finances pour 2023 obtient une rallonge de 6,6 milliards d'euros par rapport à 2022 (contre 1,9 milliard prévu en août), indique un nouveau « tiré à part », que Contexte publie. L'administration précise également que 1,3 milliard d'euros sera consacré au « verdissement » du parc automobile. Le futur fonds « vert » de 1,5 milliard d'euros, promis par Élisabeth Borne aux collectivités, bénéficiera par ailleurs de 375 millions d'euros en crédits de paiement dès 2023. Ce document a été présenté le 15 septembre lors de la deuxième session des Dialogues de Bercy, cycle de rencontres entre l'exécutif et des représentants des groupes parlementaires des commissions des Finances. Les crédits affectés à la cohésion des territoires ne bougent pas par rapport au précédent document (soit 0,9 milliard de plus qu'en 2022).

### **Seulement 12 % de la puissance de recharge nécessaire d'ici 2030 pour les véhicules électriques est en place dans l'UE**

Ce chiffre se base sur une évaluation des besoins des membres du Conseil pour la transition vers les véhicules à zéro émissions (ZEVTC, en anglais), un forum international fondé en 2020 dont font partie la France et la Commission européenne. L'étude, conduite par l'International Council on Clean Transportation (ICCT), estime à 336 milliards d'euros les besoins d'investissement dans les infrastructures de recharge d'ici 2030 si les membres du ZEVTC entendent tenir leurs objectifs de transition. Les Pays-Bas arrivent en tête du classement avec près de 45 % de leur puissance requise à horizon 2030 en place, loin devant la France (8 %). Celle-ci devra accroître sa puissance de charge de près de 30 % par an d'ici là. Le rapport estime enfin les besoins de l'UE en 2030 à près de 2 millions de points de charge publics et 42 millions de points de recharge privés. L'accélération du déploiement des infrastructures de recharge le long du réseau européen est l'un des objectifs du paquet climat, à travers le règlement Afir.



### **De nouvelles modalités de déploiement des infrastructures de recharge pour les véhicules électriques**

Un décret publié le 23 septembre apporte des précisions sur le dimensionnement des infrastructures collectives de recharge lorsqu'elles relèvent du réseau public de distribution d'électricité, précise les principes de détermination de la contribution au titre de l'infrastructure collective (« quote-part »), ainsi que le contenu de la convention de raccordement conclue entre le gestionnaire de réseaux et le propriétaire ou le syndicat des copropriétaires. Le texte fixe les indemnités dues par le gestionnaire du réseau public de distribution en cas de dépassement du délai d'installation d'une infrastructure collective relevant du réseau public d'électricité.

### **Le lobby européen des carburants appelle l'Union européenne à autoriser les voitures à carburants renouvelables et synthétiques après 2035**

Leur exclusion du règlement sur le CO2 des voitures, actuellement en négociations interinstitutionnelles, « crée des risques superflus » pour l'industrie, l'économie et la transition verte, estiment 75 industriels dans une lettre aux décideurs européens. Considérant que la situation géopolitique menace la production de batteries, le déploiement d'infrastructures de recharge et la production électrique bas carbone, les signataires appellent à ne pas miser sur le tout électrique et à autoriser la vente après 2035 de voitures roulant exclusivement aux carburants « neutres en carbone » – une option écartée par le Parlement et qui fait l'objet d'un considérant dans la position du Conseil (9a). Des investissements dans les carburants neutres pour les voitures profiteront également à la transition du transport aérien et maritime, soutiennent-ils enfin.

### **Travailleurs des plateformes**

Deux décrets organisent le dialogue social dans le secteur des plateformes de mobilité – Un premier texte paru le 23 septembre fixe les modalités de dépôt des accords de secteur et de leur communication par l'Autorité des relations sociales des plateformes d'emploi. Il établit les conditions d'information des travailleurs sur les règles résultant des accords de secteur qui leur sont applicables. Il précise les conditions de publication de l'avis et de la décision d'homologation. Enfin, il amène des précisions sur le fonctionnement des collèges de la commission de négociation. Un deuxième décret paru le même jour porte sur le recours à l'expertise à la médiation dans ce secteur, ainsi qu'à l'Autorité des relations sociales des plateformes d'emploi. Il précise les conditions dans lesquelles le directeur général de l'Autorité des relations sociales des plateformes d'emploi statue sur la demande d'autorisation d'expertise, il prévoit également les modalités de suivi, par le directeur général, du déroulement de la mission de l'expert, ainsi que ses modalités de rétribution. Le texte fixe aussi les modalités de mise en œuvre de la médiation par l'Autorité des relations sociales des plateformes d'emploi, les modalités d'intervention du représentant des travailleurs. Enfin, le décret intègre les représentants des organisations représentatives de plateformes et de travailleurs au sein du conseil d'administration de l'Autorité des relations sociales des plateformes d'emploi.

### **Climat : Pécresse lance un plan à 1 milliard d'euros et tacle le budget de l'Etat**

A la veille de la présentation du budget 2023 en Conseil des ministres, la présidente de la région Île-de-France vient de dévoiler un plan régional d'adaptation au changement climatique doté d'un milliard d'euros d'ici à 2030. Le détail des espèces sonnantes et trébuchantes franciliennes n'est pas encore connu, mais Valérie Pécresse n'hésite pas à attaquer le « Fonds vert » du gouvernement doté de 1,5 milliard. « L'Etat n'est ni à la bonne échelle ni à la hauteur des enjeux », a-t-elle lâché. [LA TRIBUNE](#)

### **Cauchemar routier aux portes de Paris : les maires se retroussent les manches pour fluidifier le trafic**

Les élus du XVII<sup>e</sup> arrondissement de Paris, de Clichy, de Levallois-Perret et de Neuilly-sur-Seine se sont réunis avec la préfecture de police en fin de semaine. Sur la table des discussions : des pistes pour fluidifier et sécuriser la circulation aux abords du périphérique à l'ouest de Paris. Les polices municipales entendent se coordonner pour mieux intervenir aux heures de pointe. [LE PARISIEN](#)



### **Péages d'autoroutes : les pistes du gouvernement pour contenir la hausse des tarifs**

Avec l'inflation galopante, les prix des péages d'autoroutes pourraient bondir de plus de 7% ou 8% au 1er février 2023. Un scénario que le gouvernement veut éviter en tentant de négocier des hausses plus modérées avec les concessionnaires. A [lire dans le Parisien](#)

### **Clément Beaune exclut une augmentation des péages autoroutiers de 7 à 8 %, un chiffre « artificiellement gonflé » selon Le Monde**

Si une revalorisation automatique était appliquée en février 2023, conformément aux contrats, les péages augmenteraient de 7 à 8% du fait de l'inflation, a déclaré le ministre des Transports sur France Info le 23 septembre. « Mais je le dis, il y a des négociations en cours, ce ne sera pas [le cas]. Je veux qu'il y ait un paquet d'investissement important [...] et une augmentation raisonnable des péages », a-t-il précisé. Dans un article paru la veille, Le Monde parle néanmoins d'un « jeu de dupes ». Selon le média, le résultat de la formule prévue dans les contrats « serait plus proche de 5 à 5,5 % ». Il soupçonne donc les deux parties d'« espérer sortir gagnantes : les opérateurs, en obtenant une revalorisation importante, et le ministère, en se targuant d'avoir défendu le pouvoir d'achat ». En échange d'une hausse moins importante des péages, les sociétés d'autoroute proposent un allongement de la durée des concessions, affirme Le Monde. « Le ministère des transports étudierait plutôt une autre option : le lissage de la hausse sur trois ans », ajoute le média.

### **Le ministre des Transports promet la poursuite d'aides aux routiers, mais pas leur défiscalisation**

« Dans le cadre de la discussion budgétaire, le gouvernement définira, je m'y engage, des mécanismes d'accompagnement qui devront peut-être s'adapter aux soubresauts des crises qui viennent, mais assurer [...] une aide particulière à ceux qui font métier de la route », a déclaré Clément Beaune le 22 septembre sans détailler ces mécanismes. En revanche, le ministre prévient que ces aides ne seront pas défiscalisées dans le budget 2023, une demande déjà portée par la fédération dans le cadre de l'examen du budget rectificatif de l'été. S'il confirme la fin de la remise à la pompe en décembre, la TICPE n'augmentera pas en 2023, a-t-il ajouté. Enfin, il évoque un possible abondement de l'enveloppe censée soutenir l'électrification des poids lourds.

### **Versement mobilité : les intercommunalités appellent les régions à lâcher l'affaire**

Dans un courrier daté du 19 septembre, le président d'Intercommunalités de France, Sébastien Martin, rappelle à la présidente de Régions de France, Carole Delga, combien cette hypothèse « déstabiliserait [leurs] services de transport déjà éprouvés par la crise sanitaire et maintenant par la crise énergétique ». « Nous avons besoin d'un financement partagé », avait déclaré Carole Delga à Vichy le 15 septembre, après une porte entrouverte par le ministre des Transports, Clément Beaune, la veille. Les gains liés à la généralisation du versement mobilité ne répondraient de toute façon pas aux besoins de financement des régions « dans l'hypothèse où seraient institués les taux plafonds », souligne Sébastien Martin en invitant Carole Delga à « avancer [avec lui] sur ces sujets ». Son organisation plaide également pour l'ouverture d'une nouvelle période de délibération permettant aux intercommunalités de se saisir de la compétence mobilité. Une position également défendue par l'Association des maires de France.

### **Les délais de demande d'aide exceptionnelle aux énérgo-intensifs prolongés par décret**

C'est le sens d'un texte paru au JO du 24 septembre. Il modifie le dispositif introduit par un précédent décret du 1<sup>er</sup> juillet pour aider les entreprises grandes consommatrices d'énergie, dans le cadre de la hausse des prix liés à la guerre en Ukraine. Le décret prolonge « la date de dépôt des demandes d'aide au titre de la période éligible de mars, avril et mai 2022, au 31 décembre 2022, plutôt qu'au 17 août 2022, et de la période éligible de juin, juillet et août 2022 au 31 décembre 2022 également, plutôt qu'au 30 octobre 2022 ». Début septembre, Bercy avait annoncé une « simplification » du dispositif puisqu'il est « peu utilisé ».

### **Manque de conducteurs, absentéisme, grèves... À Paris, la grande défaillance des services de bus de la RATP**

La Régie a dû réduire de 26% le trafic à Paris et en banlieue. [LE FIGARO](#)



**«On va interdire à 58% des Français de rouler» : la fronde des automobilistes contre les zones à faibles émissions.** Défendant le «pouvoir rouler» des Français et dénonçant une mesure injuste socialement, l'association 40 millions d'automobilistes a lancé lundi 26 septembre un mouvement de fronde contre les zones à faibles émissions. A lire [dans le Parisien](#)

### **Energies renouvelables : le gouvernement veut accélérer sans brusquer**

Le projet de loi d'accélération des énergies renouvelables, examiné lundi en Conseil des ministres, marque quelques inflexions par rapport à sa version initiale. Mais le cap est maintenu : diviser par deux les délais de réalisation. [LES ECHOS](#)

### **Un entrepôt du marché de Rungis totalement détruit par un impressionnant incendie**

La fumée provoquée par l'incendie était visible à plusieurs kilomètres à la ronde. Aucune victime n'est à déplorer. et cet incendie n'a pas été « organisé » pour créer de la pénurie alimentaire à [lire dans le Monde](#) et [LE FIGARO](#).

### **Sobriété énergétique : le plan du département de l'Essonne pour passer l'hiver**

Afin de répondre aux objectifs de sobriété demandés par l'État, François Durovray, président du conseil départemental, a présenté lundi une série de mesures pour réaliser des économies d'énergie. [LE PARISIEN](#)

### **La France veut accélérer sur le biogaz**

Le gouvernement a annoncé deux mesures supplémentaires pour accélérer la production de biogaz en France, dont une revalorisation du tarif d'achat face à l'inflation.

Fin juin, 442 installations, en majorité des méthaniseurs agricoles, injectaient dans les réseaux de gaz naturel du méthane renouvelable, issu de la fermentation de matières organiques (déchets alimentaires, lisiers, cultures dédiées...).

Leur capacité de production totale est de 7,6 térawattheures (TWh) par an, soit + 18 % par rapport à fin 2021, a indiqué le ministère de la Transition énergétique. Mais la France veut porter la part des renouvelables à au moins 10 % de sa consommation de gaz à l'horizon 2030, contre environ 2 % aujourd'hui. A [lire dans l'Antenne](#)

### **Les enfants privés de bus font du stop**

En raison de la pénurie de chauffeurs de bus, des collégiens de Seine-et-Marne sont livrés à eux-mêmes à la sortie des cours. Certains font du stop, d'autres "errent" dans les rues des villages. Et le transporteur ne prévoit pas de retour à la normale avant l'année prochaine. A [lire sur BFMTV](#)

### **Voiture électrique : les prix de recharge aux bornes rapides explosent**

Tesla et Allego ont annoncé des hausses spectaculaires de leurs tarifs ces dernières semaines. Tous les opérateurs de bornes sont potentiellement soumis à la hausse des prix de l'électron, en fonction des contrats conclus avec leurs fournisseurs. A [lire dans les Echos](#)

### **Energie : Macron invite les entreprises à résister aux « prix fous » et à « la panique »**

Le chef de l'Etat enjoint aux petites et moyennes entreprises à attendre avant de signer les contrats exorbitants proposés par certains fournisseurs. Il demande à Bruxelles la possibilité pour la France de mettre en oeuvre « au moins ce qu'ont obtenu les Espagnols », c'est-à-dire un plafond dans le prix du gaz utilisé pour produire de l'électricité. [A lire dans les Echos...](#) plus facile à dire qu'à faire ? voir [le communiqué de la CPME sur le sujet](#).

### **« Une ouverture du capital de Geodis est envisageable »**

Dans un long entretien à La Tribune, Marie-Christine Lombard, présidente du directoire de Geodis, filiale de la SNCF, explique l'impact du ralentissement économique sur l'activité et affirme ses ambitions pour le développement du groupe au cours des prochaines années en dépit des incertitudes qui pèsent sur ce marché en pleine évolution. A l'affût de nouvelles acquisitions, Marie-Christine Lombard n'exclut pas une ouverture du capital de Geodis en cas d'opération très importante si la SNCF ne peut suivre financièrement. [Lire l'article](#)



### **Les PME et TPE prêtes à augmenter les salaires pour fidéliser leurs salariés**

Les problèmes de recrutement restent le premier frein à la croissance des PME et TPE, selon le dernier baromètre trimestriel Bpifrance, Le Lab et Rexecode. Pour fidéliser leurs salariés, elles envisagent de consentir à des hausses de salaire. 80 % de ces petites sociétés redoutent aussi les conséquences de la flambée des prix de l'énergie sur leur compte d'exploitation. [LES ECHOS](#)

### **Maîtriser l'inflation : comment et à quel prix ?**

Pour lutter contre l'inflation, le gouvernement a choisi une stratégie de réductions de taxes ou de transferts plus ou moins ciblés. Mais répondre par une politique de la demande à un problème structurel de l'offre est source d'inefficacité, estime Jean-Paul Pollin. [LES ECHOS](#)

### **Christophe Béchu botte en touche sur une éventuelle loi de programmation des infrastructures**

Interrogé par le député David Valence (Renaissance) en commission du Développement durable le 27 septembre, le ministre de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires concède qu'une telle loi « aurait du sens en matière d'infrastructures ». Mais, selon lui, le gouvernement planifie déjà sur plusieurs années les investissements, « de manière indirecte », à travers les engagements de l'Agence de financement des infrastructures de transport (Afit), dont les derniers sont prévus « en 2040 ». « Ce n'est pas officiellement une loi de programmation mais, dans les faits, on a bien calé des engagements annuels sur une durée qui dépasse largement la durée du quinquennat », a expliqué celui qui fut président de l'Afit.

### **La révision des normes de CO2 des poids lourds reportée à 2023**

Après plusieurs reports, la proposition de règlement programmée au 30 novembre a disparu du dernier agenda prévisionnel de la Commission européenne, qui court jusqu'à fin décembre. Deux sources diplomatiques nous confirment avoir été averties par l'exécutif européen que le texte devrait finalement être présenté en janvier 2023. La révision doit renforcer les objectifs de réduction des émissions des poids lourds afin d'atteindre l'objectif européen de baisse des émissions de gaz à effet de serre de 90 % dans les transports d'ici 2050. Selon le règlement aujourd'hui en vigueur, les constructeurs doivent réduire les émissions de CO<sub>2</sub> de leurs flottes de 15 % en 2025 et de 30 % en 2030, par rapport à la période qui va du 1<sup>er</sup> juillet 2019 au 30 juin 2020.

### **La commission des Affaires sociales de l'Assemblée ne retouche pas les articles sur le « bonus-malus » du projet de loi travail**

Le texte a été adopté par les députés de la commission le 28 septembre. Aucun amendement n'a été adopté sur ses articles 1 et 2, qui permettent notamment de prolonger jusqu'au 31 août 2024 le dispositif de modulation des contributions chômage dues par les employeurs en fonction du nombre de fins de contrat de travail qui leur sont imputées. Ce « bonus-malus », censé permettre de lutter contre les contrats courts, est fortement décrié par les transporteurs routiers, qui réclament son abrogation au Conseil d'État. Le projet de loi sera examiné en séance plénière dès le 3 octobre, date d'ouverture de la session ordinaire à l'Assemblée.

### **Transition énergétique : La France va déboursier 2,1 milliards d'euros pour financer, entre autres, la construction de piles, trains et camions à hydrogène**

C'est ce qu'a annoncé Matignon le 28 septembre. En juillet, la Commission européenne avait donné son feu vert au premier « projet important d'intérêt européen commun » (PIIEC) sur l'hydrogène. Dix des quinze projets notifiés par la France ont été approuvés. Ils « permettront la construction sur le territoire de quatre "gigafactories" d'électrolyseurs, de sites de production de réservoirs à hydrogène, de piles à combustible pour la mobilité durable, de trains et véhicules utilitaires à hydrogène et de matériaux nécessaires à la production de ces équipements », précise le gouvernement. Outre les crédits publics, l'exécutif estime à 3,2 milliards d'euros le montant des investissements privés, soit un total de 5,3 milliards. La part française du deuxième PIIEC hydrogène, approuvé par Bruxelles le 21 septembre, sera annoncée « sans doute courant ou fin octobre ».



### **Les pôles d'échanges multimodaux: un outil du report modal en ville comme en territoires peu denses**

Le développement d'une innovation passe par une expérimentation sur site pour s'assurer que les résultats en laboratoires se vérifient sur le terrain. De plus, les infrastructures de transport s'inscrivent dans un système économique majoritairement dépendant de l'investissement public (70 %), en premier lieu les collectivités territoriales, et donc du cadre de la commande publique.

Ce document reprend les différentes actions conduites par l'IDRRIM pour soutenir et diffuser l'innovation, en s'appuyant notamment sur les dispositifs nationaux de soutien à l'innovation, comme principal outil permettant de passer de la phase de recherche à l'expérimentation du produit/procédé innovant. [Document complet](#)

### **Intermodalité (suite)**

La semaine des mobilités a cette année pour thème l'intermodalité: un sujet qui fait l'objet de nombreux travaux au Cerema. A cette occasion, le Cerema propose un focus sur les pôles d'échanges multimodaux, qui jouent un rôle-clé dans l'accessibilité des territoires.

Florence Girault directrice de projet Services de mobilité et transition énergétique et Cyprien Richer, chargé de recherches en mobilités, ont répondu à 3 questions sur le rôle et les différents projets de PEM, notamment dans les territoires peu denses.

- Parmi les outils en faveur des mobilités, quel rôle jouent les pôles d'échanges multimodaux en ville ou en territoires peu denses ?
- Comment rendre attractif son pôle d'échange ? Quels sont les points d'attention surtout pour les territoires peu denses ?
- Comment le Cerema apporte-t-il les outils et méthodes aux collectivités en matière de développement des pôles d'échanges ? A [retrouver sur le site du CEREMA](#)

**Plus de 85% des automobilistes roulent seuls dans leur voiture**, selon une étude publiée mardi par le gestionnaire d'autoroutes [Vinci](#), qui a analysé les données fournies par des caméras sur ses autoroutes.

Sur un million de véhicules analysés entre 7H00 et 10H00, à l'heure du départ au travail, seuls 14,8 % transportaient plus d'une personne. Le taux d'"autosolisme" est de 87 % entre 7H00 et 8H30 puis commence à décroître pour atteindre 79 % à 10H00. Ce deuxième baromètre publié par Vinci résulte de l'analyse de la circulation entre mai et juin 2022 sur des autoroutes à proximité de onze grandes agglomérations françaises. A [lire dans le Point](#).

### **74 % des entreprises n'ont pas de plan de sobriété**

Près de trois quart (74%) des entreprises n'ont pas prévu de plan spécifique pour baisser leur consommation d'énergie selon le dernier baromètre de la Grande consultation des entrepreneurs réalisé par OpinionWay pour CCI France, La Tribune et LCI. À l'approche de l'hiver, ce retard criant ravive le spectre d'une coupure brutale d'énergie. A [lire dans la Tribune](#)

### **Biométhane : le gouvernement prend de nouvelles mesures**

Afin d'atteindre les objectifs de la Programmation pluriannuelle de l'énergie à l'horizon 2028 et sortir de la dépendance aux énergies fossiles, le gouvernement donne un nouveau coup de pouce à la filière biométhane en adoptant deux mesures inédites. A [lire dans gaz-mobilite](#) et en attendant la désindexation du prix du BioGaz de celui du Gaz ?

### **PGE : une bouffée d'oxygène devenue un boulet**

Le prêt garanti par l'Etat (PGE), dont la plupart des entreprises honorent les échéances depuis le printemps, est devenu une épée de Damoclès pour beaucoup. Il a été conçu pour une crise en V, or les crises se succèdent. Certaines entreprises ne pourront pas rembourser, les autres seront fragilisées par ce boulet qui les empêchera d'investir. A [lire dans le Echos](#)



**22) Agenda : Rendez-vous OTRE Ile-de-France (et peut être les vôtres ?) à venir et souligné organisé par OTRE**

**6 octobre 2022, 8e édition de Big** à l'Accor Arena Paris. [Inscription ici](#)

**jeudi 6 octobre 2022** La CCI Val de Marne, Haropa Port et GRDF organisent une matinale « mobilité propre » sur le thème du BioGNV Port à Bonneuil sur Marne, [inscription ici](#)

**6 et 7 octobre, Salon Paris pour l'emploi, place de la Concorde à Paris de 10 h à 18 h**

Paris pour l'emploi est le rendez-vous majeur de l'emploi/formation en Île-de-France [www.oui-emploi.fr](http://www.oui-emploi.fr)

**Lundi 10 octobre 2022** de 18h à 21h Conférence de lancement de la nouvelle stratégie régionale de développement économique d'innovation IMPACT 2028 au siège de la Région Ile-de-France

**12-15 octobre (Lyon) : Autocar Expo**

**17-23 octobre (Paris) : Mondial de l'Auto**

**18 octobre 2022:** « INVITATION PETIT DEJEUNER ORCOM & SG Commerce International sur la croissance et l'implantation à l'étranger, au sein du Centre d'Affaires de la SG, à PARIS inscription auprès de [vincent.douineau@socgen.com](mailto:vincent.douineau@socgen.com) [programme ici](#)

**19-20 octobre (Paris) : Journées annuelles Evolen** « Réussir ensemble la décarbonation »

**19 octobre : L'OTRE a le plaisir de convier ses adhérents sous le thème : "Attractivité et recrutement dans la branche : quelles solutions ?"** Ouverture par Clément Beaune, Ministre des Transports (sous réserve) Expo de véhicules décarbonés poids lourds, autocars et véhicules légers ++ Entrée offerte au Mondial de l'Automobile de Paris [Inscription au lien ci-après](#)

**20 octobre 2022 : 10ème Grand Prix de la Région Capitale** [inscription ici](#)

**18-22 octobre (Paris) : Salon Equip Auto** [inscription ici](#)

**10 au 13 novembre 2022 salon MIF (Made in France)** à Paris, Porte de Versailles - Hall 3.

**Mardi 15 novembre 2022 - 14h30 : webinaire EVE sur le retrofit**

Face aux enjeux de la transition énergétique pour le secteur des transports, celui-ci se doit d'innover et trouver des solutions pérennes afin de diminuer ses émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques. [Inscription ici](#)

**15-16 novembre (matinées) : Congrès** « Regards croisés sur les mobilités autonomes » (distanciel)

**vendredi 18 novembre 2022** Jobdating organisé par Transitions Pro sur le **secteur des transports** qui représente une volumétrie de + **500 bénéficiaires** sortants ou en cours de formation (en recherche de stage ou d'emploi).

**22-24 novembre (Paris) : Salon des maires et des collectivités locales**

**2 et 3 décembre**, les Entretiens de Royaumont clôtureront l'année sur le thème : « La IIIe voie ».

**22-23 mars 2023 : Salon** [Autonomie Paris 2023](#)

**28-29 Mars 2023 : SELFI au M.I.N de Rungis** à [découvrir dans Froid News](#)

**Mercredi 19 avril 2023 : Journée professionnelle annuelle OTRE Ile-de-France** thèmes et lieu à définir

