

Newsletter OTRE ILE DE FRANCE du 10 septembre 2021

Edito : 30 Km/h et pollution

Nous vous annonçons lors de notre précédente édition, [vidéo en direct à l'appui](#), le renoncement par Valérie Pécresse à la mise en œuvre d'une écotaxe régionale en Ile-de-France. Cette annonce a fait l'objet d'un communiqué (voir point 1) abondamment repris dans la presse (voir à la fin en revue de presse). Cette bonne nouvelle à peine digérée, d'autres sont venus rappeler immédiatement la poursuite de la logique anti camion et anti voiture, avec le passage à 30 km/h à Paris, ou l'étude du passage à 50 km/h du périurbain.

A 30 km/h dans le petit Paris d'Anne Hidalgo

Mi-cynique, mi-pragmatique. « Ferez-vous des propositions à l'échelle du Grand Paris ? » interrogeait-on un très proche d'Anne Hidalgo en pleine campagne municipale 2020. « Non, pourquoi ? [Seuls les habitants de Paris élisent le maire de Paris.](#) » La logique est restée la même depuis. [A lire dans l'Opinion](#)

Ce dernier point, est chose trop sérieuse pour être laissée à la seule ville de Paris. Valérie Pécresse annonçait à cette même réunion devant le Préfet de Région, [un référendum dont on espère tous qu'il aura force contraignante](#), la question ne pouvant être posée aux seuls riverains, ni même aux seuls parisiens, qui ne représentent que 10% à 20% des utilisateurs du périurbain.

L'enfer est pavé de bonnes intentions et tout comme il est démontré désormais que la fermeture des voies sur berges a augmenté la pollution moyenne globale par effet report la concomitance avec la publication de ce rapport du Cerema (que l'on ne peut taxer d'être partisan pro voitures). Cela devrait faire réfléchir avant de prendre unilatéralement des mesures dogmatiques non concertées qui n'auront pour effet que de renchérir le coût des transports et au-delà le coût de la vie au bénéfice d'une clientèle bobo sans aucun bénéfice sur la pollution ni sur la santé publique en espérant qu'il reste au moins un bénéfice sur la sécurité routière...

«La mort de la nuance» « *Antigone a raison mais Créon n'a pas tort.* » Cette magnifique phrase d'Albert Camus résume à elle seule toute la finesse de sa pensée et sa détestation des manichéismes propres aux idéologues. Elle est aussi et surtout la meilleure définition possible de la nuance, par la reconnaissance du caractère complexe et éparpillé de la vérité, écartelée ici entre les deux légitimités irréconciliables que sont les impératifs de la cité pour Créon et les lois divines pour Antigone. La nuance est le meilleur des antidotes contre la démagogie. C'est grâce à son exigence que Camus est parvenu à déjouer tous les pièges totalitaires du XXe siècle. Récompensée en son temps, la nuance est aujourd'hui bien absente... [A lire également dans l'Opinion.](#)

Si l'on en croit les enquêtes d'opinion sur le 30 km/h, il faudrait en fait le réserver aux seuls parisiens qui y sont favorables, en plaques 75, et autoriser les banlieusards à pouvoir rouler à 50 km/h, puisqu'il s'agit de leur demande, et tout le monde serait content !

En fait sur ce sujet comme sur d'autres, il faudrait écouter un peu plus les professionnels, et un peu moins les spécialistes, comme à cette réunion ce mardi rassemblant plus de 150 personnes sur la logistique urbaine (dont toujours très, trop ? peu de professionnels)...

Pourtant ceux-ci doivent continuer à faire entendre leur voix, celle du bon sens, et chaque fois labourer la mer et 20 fois remettre sur le métier l'ouvrage... et à un moment ça marchera, qu'il s'agisse de la demande de report de l'échéance ZFE de 2024, ou de la reconnaissance du B100 comme éligible à la vignette Crit'Air 1....

Mais convient-il encore et toujours de travailler sur l'image de la profession, par la valorisation de l'hashtag #utilececamion, ou par le Trophée des Routiers récompensant le meilleur conducteur d'Ile-de-France la semaine dernière. Un regret cependant, que



OTRE ÎLE-DE-FRANCE

nos PME franciliennes et tout particulièrement celles de l'OTRE qui se comptent par centaines y soient trop peu présentes. Mais en cette période de pénurie de conducteurs, il est difficile de se séparer du meilleur d'entre eux pour aller faire des tests de conduite économique et de savoir-faire et de savoir être, quand bien même c'est pour la bonne cause, celle de la revalorisation de la profession.

1) La Région Ile de France renonce à l'Ecotaxe : l'OTRE Ile-de-France se félicite d'une vision pragmatique de l'Ecologie (communiqué de presse)

Mercredi 25 août dernier, la Présidente de Région Ile-de-France Valérie Pécresse était invitée à rencontrer des chefs d'entreprises franciliens à l'initiative du Medef Ile-de-France, en marge des Universités d'Été du Medef #laREF à Longchamps, où l'OTRE Ile-de-France était présente.

Lors de cette rencontre, Madame Valérie Pécresse a officiellement annoncé renoncer définitivement à la mise en place d'une écotaxe régionale en Ile-de-France, cette mesure ne permettant pas de taxer les seuls véhicules en transit.

L'OTRE Ile-de-France prend acte de cette décision courageuse et s'en félicite. Elle remercie la Présidente de la Région Capitale de cette décision de bon sens et l'Ecotaxe régionale ne viendra donc pas obérer un peu plus la rentabilité des entreprises de transport franciliennes.

Il s'agit d'une décision pragmatique et non dogmatique, qui est la concrétisation d'un travail mené en commun avec l'OTRE Ile-de-France depuis plusieurs mois.

L'OTRE Ile-de-France tient à souligner et à rappeler qu'en termes de transport et de mobilité, la Région reste le bon échelon de décision, pour les mesures qui ont impact sur l'ensemble de l'Ile-de-France, voire au-delà.

La Région reste la meilleure instance décisionnelle, qu'il s'agisse en termes de logistique urbaine, de fermeture de voies et de réduction de vitesse sur le Périphérique parisien, ou même en matière d'instauration de zone 30 km/h à Paris, ou encore de zones à circulation limitée ou de fermeture de voies sur berges.

L'OTRE Ile-de-France remercie encore une fois la Région Ile-de-France de cette annonce s'inscrivant dans une logique d'écologie incitative et non punitive, et reste à la disposition de Valérie Pécresse et de la Région Ile-de-France pour continuer à travailler ensemble, dans la voie d'une nécessaire transition énergétique dans les transports, par un accompagnement de nos entreprises et tout particulièrement de nos PME de transport routier, tout en leur permettant de préserver leur compétitivité dans une Région et dans un environnement où elles sont déjà lourdement taxées. Vous trouverez les retombées presse en article revue de presse en fin de News.



2) Port du masque dans les entreprises : où en est-on ?

Les salariés soumis à l'obligation de présenter un pass sanitaire à leur employeur sont dispensés de l'obligation de porter un masque dans les locaux de l'entreprise.

Depuis le 30 août, les salariés œuvrant dans certains secteurs d'activité doivent présenter un pass sanitaire à leur employeur. Une obligation entrée en vigueur le 30 septembre pour les salariés de moins de 18 ans.

Sont ainsi concernés environ 1,8 million de salariés travaillant notamment dans les lieux d'activités et de loisirs (salles de concert et de spectacle, cinémas, établissements sportifs clos et couverts, tout événement culturel, sportif, ludique ou festif organisé dans l'espace public...), les discothèques, les bars, cafés et restaurants (y compris pour le service en terrasse), les transports longue distance ainsi que, sur décision du préfet, les magasins de vente et centres commerciaux ayant une surface commerciale d'au moins 20 000 m².

Le gouvernement a décidé de lever l'obligation de port du masque pour les salariés soumis à l'obligation de présenter un pass sanitaire (sauf dans les transports longue distance). Cependant, le préfet, l'exploitant de l'établissement ou l'organisateur de l'évènement peut rendre le port du masque obligatoire.

Et pour les autres entreprises ?

Les entreprises œuvrant dans un secteur d'activité qui n'est pas concerné par l'obligation de présenter un pass sanitaire ne sont pas autorisées à le mettre en place de leur propre chef. Et, dans ces entreprises, conformément



au « [protocole national pour assurer la santé et la sécurité des salariés en entreprise face à l'épidémie de covid-19](#) » (version du 9 août 2021), le port du masque reste obligatoire dans les lieux collectifs clos (vestiaires, salles de réunion, couloirs...), y compris pour les personnes vaccinées.

Rappel : c'est à l'employeur (ou, le cas échéant, au responsable d'établissement, par exemple dans les centres commerciaux) qu'il appartient de mettre en place le contrôle du pass sanitaire des salariés. Celui-ci consiste en la présentation d'un certificat de vaccination attestant d'un schéma vaccinal complet, d'un test de dépistage négatif datant de moins de 72 heures à compter du prélèvement, d'un certificat de rétablissement pour les personnes ayant été atteintes par le Covid-19 ou d'un certificat attestant d'une contre-indication médicale à la vaccination contre le Covid-19. [Décret n° 2021-1059 du 7 août 2021, JO du 8](#)

3) Contribution à la formation professionnelle : un acompte à payer avant mi-septembre

Les employeurs doivent verser, avant le 15 septembre 2021, un acompte de la contribution unique à la formation professionnelle et à l'alternance due au titre de l'année 2021.

Depuis le 1er janvier 2019, les employeurs sont redevables d'une « contribution unique à la formation professionnelle et à l'alternance » (CUFPA) qui comprend l'ex-participation-formation continue et la taxe d'apprentissage.

Par ailleurs, les entreprises qui ont employé des salariés en contrat à durée déterminée sont également redevables d'une contribution supplémentaire spécifique (« 1 % CPF-CDD »), égale à 1 % des rémunérations versées à ces salariés.

Un paiement avant le 15 septembre 2021

Les employeurs de moins de 11 salariés doivent, avant le 15 septembre 2021, verser un acompte de 40 % de la CUFPA et du 1 % CPF-CDD dus sur les rémunérations de leurs salariés au titre de 2021.

Quant aux employeurs d'au moins 11 salariés, ils doivent, avant cette même date, payer un acompte de 38 % de la CUFPA due sur les rémunérations de leurs salariés de l'année 2021.

Précision : ces acomptes sont d'abord calculés sur la masse salariale de 2020. Les soldes de la CUFPA et du 1 % CPF-CDD dus au titre de 2021 seront régularisés au vu de la masse salariale de 2021 et devront être payés avant le 1er mars 2022.

En pratique, ces paiements sont effectués auprès de l'opérateur de compétences dont les employeurs relèvent.

Le tableau ci-dessous récapitule les dates de versement de la CUFPA, du 1 % CPF-CDD et de la contribution supplémentaire à la taxe d'apprentissage dus sur les rémunérations versées aux salariés en 2021. [Décret n° 2020-1739 du 29 décembre 2020, JO du 30](#)

Calendrier de financement de la formation professionnelle - Contribution due au titre de 2021

	Employeurs de moins de 11 salariés	Employeurs d'au moins 11 salariés
CUFPA	- Acompte de 40 % avant le 15 septembre 2021 - Solde avant le 1er mars 2022	- 1er acompte de 60 % avant le 1er mars 2021 ; - 2nd acompte de 38 % avant le 15 septembre 2021 ; - Solde avant le 1er mars 2022
1 % CPF-CDD (1)	- Acompte de 40 % avant le 15 septembre 2021 - Solde avant le 1er mars 2022	Avant le 1er mars 2022
CSA (2)	Non	Avant le 1er mars 2022

(1) Due par les entreprises qui ont employé des salariés en contrat à durée déterminée ;

(2) Contribution supplémentaire à la taxe d'apprentissage due uniquement par les entreprises d'au moins 250 salariés n'employant pas suffisamment d'alternants.



4) Loi santé au travail : mise en place d'un passeport de prévention

Un passeport de prévention recensant l'ensemble des attestations, certificats et diplômes obtenus par le travailleur dans le cadre des formations relatives à la santé et sécurité au travail sera mis en place au plus tard le 1er octobre 2022.

L'article 6 de la loi du 2 août 2021 pour renforcer la prévention en santé au travail prévoit la création d'un passeport de prévention. Le détail du dispositif.

Qui sera chargé de remplir le passeport de prévention ?

Selon un nouvel article L. 4141-5 du code du travail, l'employeur renseigne dans un passeport de prévention les attestations, certificats et diplômes obtenus par le travailleur dans le cadre des formations relatives à la santé et à la sécurité au travail dispensées à son initiative.

Le travailleur pourra également inscrire ces éléments dans ce passeport lorsqu'ils sont obtenus à l'issue de formations qu'il a suivies de sa propre initiative.

Les organismes de formation renseigneront aussi le passeport selon les mêmes modalités dans le cadre des formations relatives à la santé et à la sécurité au travail qu'ils dispensent.

Un demandeur d'emploi pourra aussi ouvrir et compléter un passeport de prévention.

Sera-t-il entièrement consultable par l'employeur ?

Le travailleur pourra autoriser l'employeur à consulter l'ensemble des données contenues dans le passeport de prévention, y compris celles que l'employeur n'y a pas versées, pour les besoins du suivi des obligations de ce dernier en matière de formation à la santé et à la sécurité, sous réserve du respect des conditions de traitement des données à caractère personnel prévues par la loi no 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés.

Quelle articulation avec le passeport d'orientation, de formation et de compétences ?

Lorsque le travailleur ou le demandeur d'emploi dispose d'un passeport d'orientation, de formation et de compétences prévu au second alinéa du II de l'article L. 6323-8 du code du travail, son passeport de prévention y sera intégré. Il sera mis en œuvre et géré selon les mêmes modalités.

Ce passeport "formation" recense les formations et les qualifications suivies dans le cadre de la formation initiale ou continue ainsi que les acquis de l'expérience professionnelle.

Quand et comment sera-t-il mis en place ?

Ces nouvelles dispositions entreront en vigueur à une date fixée par décret, et au plus tard le 1er octobre 2022.

Les modalités de mise en œuvre du passeport de prévention et de sa mise à la disposition de l'employeur seront déterminées par le comité national de prévention et de santé au travail (créé par l'article 36 de la loi " santé au travail" du 2 août 2021) et approuvées par voie réglementaire.

En l'absence de décision du comité à l'issue d'un délai de six mois à compter de la publication du décret déterminant les missions, la composition, l'organisation et le fonctionnement dudit comité, ces modalités seront déterminées par décret.

A noter que le comité national de prévention et de santé au travail assurera également le suivi du déploiement du passeport de prévention. Documents joints [Loi du 2 août 2021 \(article 6\)](#)

5) Le suramortissement des véhicules utilitaires joue les prolongations jusqu'en 2030

Poids lourds et véhicules utilitaires légers peu polluants vont pouvoir bénéficier d'un suramortissement jusqu'en 2030 alors que ce dispositif exceptionnel devait normalement prendre fin au 31 décembre 2024.

Les entreprises peuvent déduire de leur résultat imposable, en plus de l'amortissement classique, entre 20 et 60 % de la valeur d'origine des véhicules acquis neufs, affectés à leur activité, dont le poids total autorisé en charge (PTAC) est au moins égal à 2,6 tonnes.

À noter : sont concernées les entreprises relevant d'un régime réel d'imposition.

Pour bénéficier de ce dispositif, les véhicules (poids lourds et utilitaires légers) doivent utiliser exclusivement une ou plusieurs énergies propres, à savoir le gaz naturel, l'énergie électrique, l'hydrogène, le biométhane carburant, le carburant ED95, la biocarburantation gaz naturel/gazole ou le carburant B100.



Le suramortissement varie en fonction du poids du véhicule. Il s'élève ainsi à :

- 20 % entre 2,6 et 3,5 tonnes ; - 60 % entre 3,5 et 16 tonnes ; - 40 % au-delà de 16 tonnes.

Un régime de faveur, qui devait prendre fin en 2021, mais qui a été prolongé par la dernière loi de finances pour les véhicules acquis ou pris en location avec option d'achat ou en crédit-bail jusqu'au 31 décembre 2024. Cependant, afin d'accompagner le secteur du transport routier dans sa transition énergétique en lui donnant de la visibilité sur le soutien dont il peut bénéficier au titre de ses investissements, la récente loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets est venue proroger, de nouveau, ce dispositif, jusqu'au 31 décembre 2030. [Art 133, loi n° 2021-1104 du 22 août 2021, JO du 24](#)

6) Statut du conjoint du chef d'entreprise : attestation sur l'honneur du conjoint

À compter du 1er septembre, la déclaration dans laquelle le chef d'entreprise indique le choix du statut de son conjoint qui travaille avec lui devra être accompagnée d'une attestation sur l'honneur établie par le conjoint confirmant ce choix. Une attestation dont le contenu a été précisé.

Vous le savez : le chef d'une entreprise est tenu de déclarer, aux organismes auprès desquels l'entreprise est immatriculée, son conjoint ou son partenaire pacsé qui participe régulièrement à l'activité de son entreprise ainsi que le statut choisi par ce dernier (collaborateur, associé ou salarié).

En pratique : si la collaboration du conjoint débute dès la création de l'entreprise, le chef d'entreprise doit, dans le dossier unique de déclaration de création de l'entreprise qu'il adresse au centre de formalités des entreprises (CFE) ou au guichet électronique des formalités des entreprises, joindre une déclaration attestant de l'exercice régulier de l'activité professionnelle de son conjoint et du statut choisi par celui-ci. Et lorsque le conjoint se met à exercer une activité dans l'entreprise après qu'elle a été créée, ou lorsqu'il souhaite changer de statut, ou encore lorsqu'il cesse son activité, le chef d'entreprise doit, dans les 2 mois qui suivent ce changement, faire une déclaration modificative en ce sens au CFE ou au guichet électronique des formalités des entreprises.

Une attestation sur l'honneur du conjoint

À compter du 1er septembre, ces différentes déclarations devront être accompagnées d'une attestation sur l'honneur établie et signée par le conjoint (ou le partenaire pacsé) par laquelle il confirme le choix de son statut.

À ce titre, les informations qui doivent figurer sur cette attestation ont été précisées :

- les nom et prénoms, le numéro d'identification au répertoire national d'identification des personnes physiques, l'adresse du domicile personnel et l'adresse courriel du conjoint ou du partenaire de Pacs ;
- la nature du lien juridique avec le chef d'entreprise ;
- les nom et prénoms du chef d'entreprise, son numéro d'identification au répertoire national d'identification des personnes physiques ;
- s'il s'agit d'une société : sa dénomination ou raison sociale, son numéro unique d'identification s'il est déjà attribué et l'adresse du siège social ;
- le statut choisi par le conjoint ou le partenaire de Pacs : conjoint collaborateur, salarié ou associé ;
- la date d'effet du statut choisi dans l'entreprise ;
- l'engagement sur l'honneur du conjoint de participer régulièrement à l'activité professionnelle non salariée de son conjoint ou de son partenaire lié par un pacte civil de solidarité.

À noter : un modèle d'attestation sur l'honneur est proposé en annexe de l'arrêté du 6 août 2021

[Arrêté du 6 août 2021, JO du 18](#)

7) Nouvelle aide au paiement des cotisations pour les employeurs

Les employeurs les plus impactés par la crise sanitaire ont droit à une aide au paiement des cotisations sociales pour les mois de mai, juin et juillet 2021.

Le gouvernement met en place une nouvelle aide au paiement des cotisations et contributions sociales (salariales et patronales) pour les employeurs les plus touchés par la crise liée à l'épidémie de Covid-19. Pour quelles entreprises ? Quel montant ? [Lire la note complète](#) ainsi que les [Art. 25, loi n° 2021-953 du 19 juillet 2021, JO du 20](#) et [Décret 2021-1094 du 19-8-2021, JO du 20](#)



8) INFO COVID-19 | Évolution des mesures de soutien dans les prochains mois

À l'issue de la réunion sur l'accompagnement des secteurs affectés par la crise sanitaire du 30 août 2021, Bruno Le Maire a annoncé les évolutions suivantes s'agissant des mesures de soutien dans les prochains mois :

Maintien du fonds de solidarité en septembre selon les mêmes modalités que pour le mois d'août (compensation de 20 % de la perte de chiffre d'affaires dès lors que l'entreprise justifie d'une perte d'au moins 10 % de son chiffre d'affaires). Afin d'inciter à l'activité, les entreprises devront également avoir réalisé au moins 15 % de leur CA de référence (nouveau critère). Mais arrêt de ce dispositif fin septembre.

À partir du mois d'octobre, le dispositif de compensation des coûts fixes prend le relai du fonds de solidarité : il sera donc élargi à toutes les entreprises des secteurs S1/S1 bis (auparavant, seules les entreprises des secteurs S1/S1 bis réalisant plus d'1 M€ de CA mensuel étaient éligibles, avec quelques secteurs seulement qui n'avaient pas le critère de minimum de CA). Le ministère prévient que le traitement des dossiers sera plus long, soit une indemnisation sous "quelques semaines" contre "quelques jours" pour le fonds de solidarité ;

Maintien des dispositifs de soutien (fonds de solidarité, activité partielle et exonération de charges sociales) dans les départements d'Outre-mer qui sont encore soumis à des obligations de fermeture administrative ;

Des plans d'actions spécifiques vont être mis en place pour trois secteurs : l'évènementiel professionnel, les agences de voyages et les professionnels de la montagne ;

Une nouvelle clause de revoyure début novembre. [Pour en savoir plus](#)

Accéder aux informations gouvernementales : [Déclaration de Bruno Le Maire le 30 août 2021](#)

[Communiqué de presse du Ministère de l'Économie, des Finances et de la Relance](#)

9) Transport Routier de Voyageurs : L'OTRE insiste sur la fragilité du secteur et la nécessité absolue du soutien du Gouvernement

L'OTRE a été reçue le 30 août par Bruno LEMAIRE, ministre de l'Économie, des Finances et de la Relance, pour un point de situation sur l'accompagnement des secteurs économiques affectés par la crise sanitaire.

Elle souligne la volonté du Gouvernement de continuer de soutenir les entreprises inscrites sur les listes S1 et S1Bis du plan tourisme par l'application de mesures ciblées :

La prise en charge des coûts fixes des entreprises sans condition de CA à compter du 1er octobre 2021,

Le maintien des mesures du fonds de solidarité jusqu'au 30 septembre 2021, sous condition de réaliser un CA à minima de 15%,

Le maintien à taux plein de l'activité partielle jusqu'au 31 octobre 2021 pour toutes les entreprises des secteurs renforcés justifiant d'une baisse de 80% du CA.

Si l'OTRE se satisfait de la suppression du seuil de 1 M€ du dispositif des coûts fixes, mesure qu'elle réclame depuis de nombreux mois, elle demande que les véhicules achetés à crédit puissent être déduits du calcul de l'Excédent Brut d'Exploitation comme c'est le cas pour les véhicules acquis en crédit-bail ou les véhicules en location. [Lire la suite du communiqué de presse](#)

10) L'AFPA vous propose de devenir jury pour un titre professionnel

Suite à notre échange, je vous transmets un descriptif de la mission de jury pour diffusion auprès de votre réseau. Nous recherchons des jurys sur les titres de la conduites routières en l'occurrence sur les TP : CTCR ; CTRMP ; CTRMTV pour nos prochaines sessions de certification 2021/2022. Ainsi que [le lien descriptif «Devenir jury pour un titre professionnel»](#)

Pourquoi devenir jury ?

5 bonnes raisons de devenir jury pour un titre professionnel du ministère du travail, de l'emploi et de l'insertion :

Vous êtes reconnu en tant qu'expert de votre métier et participez à une vraie mission de service public

Vous évaluez les professionnels de demain et vous pouvez repérer vos futurs collaborateurs

Vous échangez sur les évolutions de votre métier avec d'autres professionnels

Vous pouvez enrichir votre CV ou votre carte professionnelle

Vous intervenez toujours en binôme et vous bénéficiez d'une professionnalisation



Pour devenir Jury Professionnel d'examen il vous faudra instruire une demande d'habilitation, pour cela il faut : Justifier d'une expérience d'au moins deux ans et plus dans l'un ou plusieurs des types d'emplois visés par le référentiel d'emploi, d'activités et de compétences (REAC) du titre professionnel pour lequel l'habilitation est demandée. Ne pas avoir quitté cette fonction depuis plus de cinq ans.

Les personnes intéressées par la démarche, elles peuvent prendre contact avec Hanitra.Rakotoarimanana@afpa.fr afin qu'elle puisse instruire leurs candidatures auprès de la Direccte et les professionnaliser sur le titre ciblé du secteur d'activité. Ils devront également, participer à une journée de professionnalisation jury, au sein d'un des centre AFPA en ile de France. Afin de vous faire une idée, je vous invite également à aller visiter le portail jury :

<https://www.jurytitreprofessionnel.fr/> et <https://www.jurytitreprofessionnel.fr/etes-vous-eligible/>

Vous remerciant vivement de l'intérêt que vous portez à leur demande, l'AFPA reste à votre disposition pour toutes informations complémentaires sur le sujet.

11) Loi climat : une nouvelle mission pour les Opco

La loi climat du 22 août 2021 confie aux Opco une mission d'information et d'accompagnement des entreprises sur les enjeux liés au développement durable.

La loi du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets complète l'article L. 6332-1 du code du travail et ajoute une nouvelle mission pour les Opco.

Ils sont désormais chargés "d'informer les entreprises sur les enjeux liés au développement durable et de les accompagner dans leurs projets d'adaptation à la transition écologique, notamment par l'analyse et la définition de leurs besoins en compétences".

La loi climat a été publiée au journal officiel du 24 août 2021. A défaut de précision contraire, ces dispositions sont donc entrées en application depuis le 25 août 2021.

A noter également que l'article 304 de cette loi prévoit que le Gouvernement devra remettre au Parlement, avant le 1er janvier 2022, un rapport "sur les métiers et compétences en tension en rapport avec la transition écologique, sur l'offre de formation professionnelle initiale et continue à ces métiers et compétences et sur l'opportunité que présente le déploiement des écoles de la transition écologique pour répondre au besoin de formation professionnelle identifié". [L. n° 2021-1104, 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, art. 43 et 304 : JO, 24 août](#)

12) N'oubliez pas de payer votre second acompte de CVAE pour le 15 septembre 2021

Les entreprises peuvent être redevables d'un second acompte de cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises (CVAE), à régler au plus tard le 15 septembre prochain. Une CVAE dont le montant est désormais réduit de moitié. Si vous relevez du champ d'application de la cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises (CVAE), qui constitue la seconde composante de la contribution économique territoriale (CET), vous pouvez être redevable, au 15 septembre 2021, d'un second acompte au titre de cet impôt.

Rappel : les entreprises redevables de la CVAE sont celles qui sont imposables à la cotisation foncière des entreprises (CFE) et qui réalisent un chiffre d'affaires HT supérieur ou égal à 500 000 €, quels que soient leur statut juridique, leur activité ou leur régime d'imposition, sauf exonérations.

Cet acompte n'est à régler que si votre CVAE 2020 a excédé 3 000 €. Son montant est égal à 50 % de la CVAE due au titre de 2021, déterminée sur la base de la valeur ajoutée mentionnée dans votre dernière déclaration de résultats exigée à la date de paiement de l'acompte. Une CVAE dont le montant est, en outre, réduit de moitié dès cette année !

À savoir : à partir de 2022, le seuil d'assujettissement aux acomptes sera également divisé par deux, et fixé donc à 1 500 € (au lieu de 3 000 €). L'acompte doit obligatoirement être télédéclaré à l'aide du relevé n° 1329-AC et téléréglé de façon spontanée par l'entreprise. Attention donc car aucun avis d'imposition ne vous est envoyé. À noter : le versement du solde de CVAE n'interviendra, le cas échéant, qu'à l'occasion de la déclaration de régularisation et de liquidation n° 1329-DEF, en fonction des acomptes versés en juin et en septembre 2021. Déclaration qui devra être souscrite par voie électronique pour le 3 mai 2022.



13) Le CJD alerte sur les pénuries de main-d'œuvre

Selon une enquête du Centre des jeunes dirigeants (CJD), dévoilée hier et réalisée auprès de 348 adhérents de l'association, 71% des employeurs interrogés déclarent avoir au moins un emploi vacant dans leur entreprise. Parmi les secteurs les plus concernés figurent en tête les services aux entreprises et aux particuliers (20% des répondants), le BTP (16% des répondants), l'industrie (15%) et le commerce, hôtellerie, restauration (15%). En cause : une mauvaise image de leur secteur (30% des réponses) ; une inadéquation de l'offre de formation aux postes proposés (27% des réponses) ; des salaires trop bas pour espérer attirer des candidats « solides » (21% des réponses).

Plus de la moitié des sondés estime que ces difficultés se sont aggravées avec la crise ; 43% pensent qu'elles sont similaires à la période d'avant la pandémie.

14) Activité partielle : les entreprises qui le souhaitent peuvent rembourser les allocations perçues

Alors que l'on semble se diriger vers une sortie de crise et une reprise économique, le gouvernement confirme la fin du « quoi qu'il en coûte ». Il fait appel au civisme des entreprises en donnant à celles qui le souhaitent et dont les résultats économiques et financiers se sont avérés meilleurs que prévu, la possibilité de rembourser tout ou partie des allocations d'activité partielle perçues durant la crise sanitaire.

Part des allocations versées par l'Etat

Pour rembourser la part des allocations versées par l'Etat (qui représentent 67% des indemnités versées), l'employeur doit adresser un courrier au Délégué général à l'emploi et à la formation professionnelle dans lequel il indique son souhait de rembourser les allocations perçues et la raison pour laquelle il souhaite le faire. Il doit également indiquer la période pour laquelle il souhaite procéder au remboursement, dont il doit indiquer le montant en euros (qui correspond en l'occurrence à 67% du montant total perçu ou du montant qu'il souhaite rembourser).

Le courrier doit être envoyé à l'adresse suivante: Ministère du Travail

DGEFP- 14, avenue Duquesne- 75350 PARIS 07 SP

Il peut être doublé d'un envoi par courrier électronique à : dgefp.covid-19@emploi.gouv.fr .

Après réception du courrier et acceptation du remboursement, celui-ci pourra être effectué sur le compte de l'Etat.

Part des allocations versées par l'Unedic

S'agissant de la part des allocations d'activité partielle versées par l'Unedic (33% du montant versé), le courrier doit être adressé au : Directeur général de l'Unedic- 4, rue Traversière - 75012 PARIS

Copie pourra également en être transmise par mail à : dgefp.covid-19@emploi.gouv.fr

Dès confirmation par l'Unedic de la bonne réception du courrier, le remboursement pourra être effectué sur le compte de celle-ci. ► [FAQ Activité partielle, Min. du trav.](#)

15) Aide au paiement des cotisations : les modalités d'application sont déterminées par décret

Un décret publié au J.O du 20 août 2021 détaille les modalités d'application de l'aide au paiement des cotisations et contributions sociales instaurée par la loi de finances rectificative pour 2021.

L'article 25 de la loi de finances rectificative (LFR) pour 2021 a créé une nouvelle aide au paiement des cotisations sociales pour les entreprises les plus touchées par les restrictions imposées dans le cadre de la crise sanitaire. Le décret du 19 août 2021 apporte des précisions sur les employeurs éligibles, le montant, et les périodes d'emploi concernées par cette aide au paiement.

Employeurs concernés (articles 2 et 3)

Le décret précise que le bénéfice de l'aide au paiement, prévue par la LFR pour 2021, est réservé aux employeurs de moins de 250 salariés, relevant des secteurs S1 (tourisme, hôtellerie, restauration, sport, culture et événementiel) et S1 Bis (dépendants des secteurs S1), dès lors qu'ils sont éligibles à l'exonération prévue par la loi de financement de la sécurité sociale pour 2021 (article 9) au cours de l'une des périodes d'emploi comprises entre le 1er février et le 30 avril 2021.



A noter que les entreprises de moins de 50 salariés dont le chiffre d'affaires annuel ou le total de bilan annuel n'excède pas 10 millions d'euros et qui étaient considérées comme « entreprises en difficulté » au 31 décembre 2019 peuvent, par exception, bénéficier de cette aide au paiement, à condition qu'elles ne fassent pas l'objet d'une procédure collective.

Remarque : les établissements de crédit ou les sociétés de financement, et les employeurs qui remplissaient les conditions pour être considérées comme « entreprises en difficulté » au sens du règlement UE du 27 juin 2014, ne peuvent pas bénéficier de l'aide au paiement.

Afin de percevoir cette aide au paiement, l'entreprise ne doit pas avoir cumulé plus de 1 800 000 € au titre des aides prévues précédemment par la LFR 3 pour 2020 et la LFSS pour 2021, ainsi que par la nouvelle aide prévue par la LFR pour 2021. Ce montant ne s'élève toutefois qu'à 270 000 € pour les entreprises qui relèvent de la pêche et de l'aquaculture, et à 225 000 € pour le secteur de la production agricole primaire.

Montant de l'aide (article 4)

Le texte fixe le montant de la réduction de cotisations et contributions à 250 € par mois d'éligibilité.

Cette réduction s'applique à l'ensemble des sommes recouvrées par les Urssaf au titre de l'année 2021.

Remarque : lorsque le montant total des cotisations et contributions sociales dues aux Urssaf est supérieur à 250 €, la réduction s'impute sur chaque cotisation et contribution au prorata des montants de chacune de ces cotisations et contributions.

Périodes d'emploi concernées (article 1er)

Les employeurs concernés bénéficient de l'aide au paiement de leurs cotisations et contributions sociales égale à 15% du montant des rémunérations brutes versées à leurs salariés dues au titre des périodes d'emploi courant du 1er mai au 31 juillet 2021. [►D. n°2021-1094, 19 août 2021 : JO, 20 août](#)

16) Un contrat CDD non signé devient CDI, sauf quand le salarié refuse de le signer délibérément

L'absence de signature d'un contrat CDD entraîne, à la demande du salarié, la requalification en CDI, sauf lorsque le salarié a délibérément refusé de signer le contrat de travail de mauvaise foi ou dans une intention frauduleuse. Une salariée est engagée dans le cadre d'un contrat de travail [CDD](#) d'usage à temps partiel, du 23 septembre 2014 au 30 mai 2015.

Le 22 juin 2015, la salariée saisit la juridiction prud'homale de demandes en requalification de la relation de travail en contrat de travail à durée indéterminée à temps plein et en paiement de diverses sommes au titre de la rupture et de l'exécution du contrat de travail.

Elle demande notamment la requalification du contrat [CDD](#) au motif que le contrat ne comportait pas sa signature.

Dans son arrêt du 10 mars 2021, la Cour de cassation ne donne pas raison à la salariée de sa demande de requalification au titre que le contrat CDD n'avait pas été signé, rappelant à cette occasion que :

La signature d'un contrat de travail CDD a le caractère d'une prescription d'ordre public ;

Dont l'omission entraîne, à la demande du salarié, la requalification en contrat de travail à durée indéterminée ;

Il n'en va autrement que lorsque le salarié a délibérément refusé de signer le contrat de travail de mauvaise foi ou dans une intention frauduleuse. Décision intéressante, pour des situations qui peuvent arriver plus souvent qu'on ne le croit, surtout dans le secteur du déménagement....

Cour de cassation du 10 mars 2021, pourvoi n°20-13265

17) Agression après une lettre de menaces transmise à l'employeur resté inactif : il y a faute inexcusable

Selon l'article L. 4131-4 du code du travail, le bénéfice de la faute inexcusable est de droit pour les salariés victimes d'un accident du travail ou d'une maladie professionnelle si eux-mêmes ou un représentant du personnel au comité social et économique avaient signalé à l'employeur le risque qui s'est matérialisé.

C'est ainsi que la Cour de cassation a retenu la faute inexcusable dans une affaire où un salarié avait été victime d'une agression sur son lieu de travail, dans un contexte de fortes tensions internes à l'entreprise, alors qu'il avait informé la direction de l'entreprise avoir reçu un courrier de menaces physiques, dont la direction était



également destinataire. Plus concrètement, le salarié avait reçu une lettre anonyme le visant personnellement dans laquelle il était écrit « dégage ou on te crève ».

Ce faisant, elle a cassé l'arrêt rendu par les juges du fond pour qui la transmission par le salarié de la lettre de menaces à l'employeur ne caractérisait pas une « alerte » donnée à ce dernier, portant sur une exposition à un risque d'agression physique.

La faute inexcusable de l'employeur ouvre à la victime le droit à une indemnisation complémentaire, notamment à une majoration de rente et à la possible réparation de divers préjudices. [Cass. 2e civ., 8 juill. 2021, n° 19-25.550](#)

18) L'aide exceptionnelle à l'apprentissage sera prolongée jusqu'au 30 juin 2022

Jean Castex a annoncé, lundi 6 septembre, que l'aide exceptionnelle à l'apprentissage sera prolongée de 6 mois supplémentaires, soit jusqu'au 30 juin 2022. Pour rappel, cette aide, déjà reconduite au printemps dernier jusqu'au 31 décembre 2021, a été mise en place dans le cadre du plan "1 jeune, 1 solution". Elle s'élève à 5 000 euros pour l'embauche d'un apprenti mineur, et à 8 000 euros pour un majeur.

19) Les livraisons en horaires décalés expérimentées dans le 13e avec La Ville de Paris, le Club Déméter, Bruitparif et Certibruit

Une expérimentation est actuellement menée dans le 13e arrondissement parisien pour livrer la nuit, sans bruit pour moins de pollution et moins de congestion !

Cette expérimentation significative de livraisons silencieuses en horaires décalés, est conduite avec La Ville de Paris, le Club Déméter, Bruitparif et Certibruit afin de mieux en comprendre les leviers et les freins. Déployée sur une dizaine de points de vente, l'expérimentation s'inscrit dans la volonté de la Ville de Paris de réduire les différentes nuisances impactantes pour la santé des parisiennes et des parisiens. L'enjeu est de construire une ville post carbone en luttant notamment contre les pollutions atmosphériques et sonores. Pour plus d'informations, voir [sur FroidNews](#) et [sur le site de la Ville de Paris](#)

20) Le Salon Jeunes d'Avenirs les 14 et 15 septembre – Paris Event Center Porte de la Villette

Le Mouvement des entreprises de France (MEDEF) est un partenaire historique des salons Jeunes d'avenir. Pour cette édition 2021, par le biais de son réseau territorial et ses fédérations professionnelles, il accueille sur son stand des entreprises franciliennes adhérentes qui proposent des offres de CDD, CDI ou contrats en alternance.

Le MEDEF Ile de France sera présent cette année sur le stand MEDEF France – Stand B22, avec ses principaux adhérents qui recrutent, vous avez dû recevoir une information en ce sens.

Deux temps fort sont à prévoir, Sarah El Haïry, secrétaire d'État chargée de la Jeunesse et de l'Engagement auprès du ministre de l'Éducation nationale, de la Jeunesse et des Sports déambulera au sein du salon mardi 14 entre 15h30 et 17h30. Elisabeth Borne, ministre du Travail sera présente à partir de 17h, visite suivie d'un point presse.

21) Vous cherchez des conducteurs ? Avez-vous pensé à utiliser les réseaux sociaux de ceux qui cherchent un emploi ? (Rappel)

Vous êtes de plus en plus nombreux à faire face à une pénurie de personnel et à nous interroger sur des voies innovantes pour trouver des conducteurs. Cette voie peu connue des non adeptes des réseaux sociaux mérite d'être plus utilisée, les conducteurs routiers étant beaucoup sur les réseaux sociaux, souvent plus que vous. Vous trouvez ci-dessous les liens avec les principaux sites référencés, avec indication de leur nombre d'abonnés, qui même si parfois, peuvent être dans plusieurs groupes ou pages, auront le mérite d'être « cœur de cibles » pour vous. Voir notamment : **Emploi Chauffeurs Routiers : 39000 membres**, [à retrouver ici](#)

Un Volant pour chaque ROUTIER (emploi) 30600 membres à [retrouver ici](#)

Les Routiers en recherche d'emploi 14500 membres à [retrouver ici](#)

Emploi chauffeur poids lourd 2500 membres à [retrouver ici](#)

Emploi chauffeur livreur 2000 membres à [retrouver ici](#)

Emploi chauffeur. PL. SPL. TC 2300 membres à [retrouver ici](#)



22) En bref, ou vu dans la presse

Nouvel Info DEM N°63 de juillet août 2021 à [retrouver ici](#)

Le numéro 88 de « Quoi de neuf sur la route ? » vient de paraître sur le site de l'URF à [l'adresse suivante](#)

Lettre patrimoniale de Linieres

Vous trouverez la [dernière lettre d'actualités patrimoniales \(ici\)](#) : rapport du GIEC, nouveau diagnostic énergétique en immobilier, management package... Pour rappel, elle comporte de nombreux liens internet (en bleu et en italique noir) pour développer les sujets abordés. Bonne lecture et bonne rentrée.

Trophée des Routiers

Retour en images sur les premières épreuves régionales qui se sont déroulées vendredi en Île-de-France, à Aulnay-sous-Bois ! Epreuves théoriques, épreuves de conduite, informations sur les dispositifs de formation professionnelle, initiation aux premiers secours... La journée a été riche en événements ! Félicitations à Jérémy Ruget de [RAVE PARIS SUD](#), qui est devenu le meilleur conducteur d'Île-de-France et à Mohamed Achour-Tani de [SOPRIN](#) et Michaël Kunz du [Groupe Delisle](#) !

Le Trophée des Routiers est organisé par Carcept Prev, [OPCO Mobilités](#), l' [AFTRAL](#) et l'[AFT Transport Logistique](#)

Comment sauver le financement des petites entreprises

Germain Simoneau, président de la commission financement de la CPME, plaide pour une réforme du prêt participatif relance. « Il faut rendre possible par la loi une reconnaissance chiffrée du prêt participatif en quasi-fonds propres par un traitement comptable ad hoc », écrit-il à [lire dans les Echos](#)

Une PME sur trois anticipe un second semestre moins bon que le premier

Selon une enquête de la Confédération des petites et moyennes entreprises, seuls un quart des quelque mille dirigeants de PME interrogés s'attendent à une évolution favorable pour la seconde moitié de l'année. La majorité des entrepreneurs du tourisme plaident pour un maintien des aides de l'Etat.

Près de deux entrepreneurs sur trois (62%) considèrent que leur situation financière est identique (40%) ou meilleure (22%) depuis le début de la pandémie de Covid-19. Ces données positives, qui semblent souligner l'efficacité des mesures d'aides du fameux "quoi qu'il en coûte", devraient se poursuivre lors du deuxième semestre, estime la majorité des chefs d'entreprise sondés. Mais le remboursement des échéances sociales et fiscales, ainsi que la pénurie de main d'œuvre et la hausse des prix des matières premières pourraient bousculer la reprise. Sans compter l'épineuse question du télétravail qui pourrait perturber la cohésion des groupes.

A [lire dans les Echos](#) et [dans la Tribune](#)

Le bruit coûterait à la France 156 milliards d'euros par an

Une étude publiée ce jeudi estime le coût social généré par le bruit. Parmi les activités les plus génératrices de pollution sonore, le transport routier arrive en tête.

En plus de malmener nos tympans, le bruit coûterait tous les ans près de 156 milliards d'euros à la France. C'est le constat posé par le Conseil national du bruit (CNB) et l'Agence de la transition écologique (Ademe), dans une [étude](#) publiée ce jeudi. Pour parvenir à ce résultat, les organismes ont pris en compte l'ensemble des coûts marchands (maladies, accidents professionnels, hospitalisations...) et non marchands (pertes d'années de vie en bonne santé, difficultés d'apprentissage...) causés par une trop forte exposition à la pollution sonore. Le chiffre ainsi obtenu s'élèverait à 155,7 milliards d'euros, trois fois plus que l'estimation d'une [précédente étude menée par l'Ademe en 2016](#). A [lire dans Libération](#) et [dans le Parisien](#).

La faible vitesse : première cause d'émissions de polluants et de CO2

Une récente étude du Cerema met en lumière le rapport entre la vitesse et les émissions de polluants et de gaz à effet de serre. A 30 km/h, ces émissions sont équivalentes à celles d'un véhicule roulant à 130 km/h. Pour un poids-lourd, la courbe des émissions de polluants atmosphériques et de GES en fonction de la vitesse présente un



maximum à très faible vitesse (10 km/h) puis une diminution progressive des émissions jusqu'à environ 90 km/h. En 2050, les émissions minimales en termes de CO2e sont environ 3 fois celles minimales d'un véhicule léger. Si l'on raisonne plutôt en termes de charge transportée, les émissions maximales de CO2e sont environ 5,5 fois plus élevées que celles maximales d'un véhicule utilitaire.

Pour les véhicules légers comme pour les poids-lourds, les émissions sont importantes à très faible vitesse (jusqu'à 30 km/h environ). Ce qui signifie que les situations de congestion du trafic routier sont très pénalisantes du point de vue de la qualité de l'air. A [lire dans le Journal de l'Auto](#)

30 km/h en ville, la promesse d'une pollution aggravée

L'autophobie qui consiste à organiser les embouteillages jusqu'à faire du surplace obtient l'inverse du résultat escompté. Sauf si les conducteurs renoncent.

Il y a bien longtemps qu'à [Paris](#), qui en [France](#) donne le « la » de l'organisation urbaine, la circulation fluide n'est plus un but à atteindre. Les années Pompidou sont bien oubliées et les mandatures Tiberi et Chirac ont entamé cette politique de la peau de chagrin en grignotant la place laissée à l'automobile, sans doute excessive, pour l'affecter aux autres usagers. Élargissement des trottoirs, réduction drastique des parkings de surface, création de séparations physiques pour les couloirs d'autobus, emprise de voies cyclables sur la rue, parfois même à contresens de la circulation générale, priorité laissée à l'utilisateur faible (piéton, vélo) sur l'utilisateur fort (sous-entendu motorisé), les ingrédients d'une restriction généralisée de l'usage automobile remontent à loin.

Les limitations de vitesse jouent aussi leur rôle, passant du 60 au 50 km/h, et à Paris du 80 au 70 km/h sur le périphérique ou les voies de contournement en province. Mais on sent bien qu'avec l'expérience d'[Édouard Philippe](#) ramenant de 90 à 80 km/h l'allure sur les routes à deux voies, il y a un mouvement général qui consiste à stratifier les flux de circulation et à tenter d'entamer la suprématie du transport individuel sur le collectif. Dans une société pour laquelle l'exécutif se complaît à décider en toutes choses de ce qui est bon pour elle, la vitesse qui est dans d'autres domaines un marqueur du progrès est, pour l'automobile, un bon motif de la rétrograder. A [lire dans le Point](#)

Rouler en ville à 30 kilomètres heures pollue beaucoup plus qu'à 50 km/h

Selon une étude récente du Cerema (Centre d'études et d'expertise sur les risques), un véhicule à moteur thermique qui circule en ville consomme plus et pollue donc bien plus à 30 km/h qu'à 50 km/h. Plus surprenant, à 30 kilomètres heure, il pollue autant qu'à 130 kilomètres heure... On peut légitimement se demander pourquoi les municipalités des grandes villes, à commencer par celle de Paris, généralisent les limites de vitesse à 30 km/h et à partir de quelles études d'impact et de quelles compétences des décisions de ce type sont prises. A [lire dans transitionenergies.com](#)

On polluerait donc plus en ville en roulant à 30 qu'à 50 km/h, pourquoi ?

Un rapport du Cerema, établissement public placé sous la tutelle du ministre de la Transition écologique et solidaire, constate que les voitures polluent plus à 30 qu'à 50 km/h. Ce qui n'empêche pas les agglomérations françaises, conscientes de ce phénomène, de généraliser les « zones 30 ». Cette mesure s'inscrit dans une politique plus large d'amélioration de la sécurité, de lutte contre la pollution sonore et de réduction de la place de la voiture en ville. A [lire dans Ouest-France](#) ou [dans le Figaro](#) ou encore [dans le Point](#) ou [sur France info](#)

30km/h généralisé en ville : "Il vaut mieux une limitation homogène" pour faire baisser la pollution

Est-ce qu'une voiture thermique pollue plus à 30 qu'à 50 km/h ? Des chercheurs ont étudié la question au Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement et la mobilité. La réponse dépend de la façon dont on envisage le problème. Individuellement ou collectivement. A [lire sur France Inter](#)

La vitesse limitée à 30 km/h dans la majorité des voies parisiennes

La circulation des véhicules sera limitée à 30 km/h dès le 30 août 2021 dans tout Paris, hormis le périphérique, les boulevards des Maréchaux et quelques axes. Avant cette mesure, 60 % des routes parisiennes étaient déjà limitées à 30 km/h.

Dès le 30 août, la vitesse de circulation sera limitée à 30 km/h dans la grande majorité des rues de la capitale. La décision fait suite à une consultation sur le sujet organisée à la fin 2020. Du 27 octobre au 27 novembre 2020, la



Ville de Paris a organisé une [consultation concernant la généralisation de la limitation de vitesse à 30 km/h](#), lors de laquelle 5 736 personnes ont émis un avis dont 5 445 via le formulaire en ligne, dont une majorité de Parisiens (63% des répondants). Cette nouvelle mesure vise principalement à [améliorer la sécurité routière et à faire baisser les nuisances sonores](#). Les Parisiens et les franciliens ont été consultés. Voir sur [le site de la Ville de Paris](#)

A 30 km/h dans le petit Paris d'Anne Hidalgo

Mi-cynique, mi-pragmatique. « Ferez-vous des propositions à l'échelle du Grand Paris ? » interrogeait-on un très proche d'Anne Hidalgo en pleine campagne municipale 2020. « Non, pourquoi ? [Seuls les habitants de Paris élisent le maire de Paris](#). » La logique est restée la même depuis. A [lire dans l'Opinion](#)

Émissions de polluants atmosphériques : Courbes et facteurs d'influence (déjà abordé ici semaine dernière)

Le Cerema a réalisé à la demande de la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) une mise à jour méthodologique pour l'évaluation des facteurs d'émissions de polluants issus du trafic routier par les différents types de véhicules. A [retrouver sur le site du Cerema](#)

Les conclusions de ce rapport sont utiles à l'évaluation de projets d'infrastructures et de transports. En revanche, elles ne permettent pas d'évaluer correctement des politiques publiques de mobilité telles que les mesures de réduction des vitesses en milieu urbain (zone 30 par exemple).

Paris passe à 30 km/h. La vitesse maximale autorisée passe de 50 à 30 km/h sur l'ensemble du territoire de la capitale, à quelques exceptions près. Une politique taxée d'anti-voiture par les opposants d'Anne Hidalgo, qui assume ses choix. « Nous transformons véritablement cette ville », assure la maire de Paris. En Europe, le nombre d'agglomérations qui ont déjà franchi le pas [se compte par centaines](#).

Automobiles : Paris passe aux 30 km/h

A compter de lundi 30 août, Paris restreint la vitesse de circulation de ses automobilistes à 30 km/h. Cet automne, les trottinettes électroniques seront elles aussi priées de décélérer dans certaines zones. Pour limiter le transit, la ville veut créer des zones à trafic limité, au grand dam de l'opposition municipale. A [lire dans les Echos](#)

Si des panneaux 30 ont fleuri un peu partout dans Paris, c'est parce que depuis le 30 août 2021, la vitesse maximale autorisée sera limitée à 30 km/h dans toute la capitale. Cette mesure, plutôt approuvée par les Parisiens, n'est pas du goût des Franciliens. A [lire sur France bleu](#)

Paris à 30 km/h : la nouvelle limitation de vitesse sera-t-elle vraiment contrôlée ?

La vitesse sera désormais limitée à 30 km/h dans quasiment toutes les rues de Paris. Sauf que les radars fixes sont bien peu nombreux dans la capitale. Et que les opérations menées par la police nationale posent question. A [lire dans le Parisien](#)

Les rues qui restent à 50 [dans sortiraparis](#) et [les Parisiens approuvent](#)

Dans un sondage Ifop publié dimanche 29 août pour Mister Turbo et réalisé auprès de 1008 personnes, automobilistes ou non, du 20 au 24 août, 61 % des habitants de la capitale se disent favorables à cette nouvelle mesure mise en place par la Mairie de Paris pour restreindre, petit à petit, l'usage de la voiture en ville.

71% des personnes interrogées déclarent que la limitation de la vitesse à 30km/h à Paris va permettre de rendre plus sûres les rues de la capitale, en particulier pour les enfants, les personnes âgées ou encore les cyclistes. Par ailleurs, les interrogés pensent également que cette nouvelle mesure va permettre de faire baisser les nuisances sonores dû au trafic routier, et par là même avoir un impact positif sur le changement climatique.

L'enquête Ifop souligne également trois autres points positifs : 78% des personnes interrogées sont favorables au développement des pistes cyclables en ville, 61% sont pour la pérennisation des Coronapistes, tandis que 60% des interrogés se disent favorables à la fermeture à la circulation des voies sur berge sur la rive droite. Des chiffres qui devraient faire plaisir à la maire de Paris. Toujours à [lire dans sortiraparis](#) mais [aussi dans Libération](#)

Vitesse limitée à 30 km/h à Paris : les tarifs des courses en taxi vont augmenter

En raison du système de tarification des courses, les taxis vont mécaniquement devenir plus chers à partir du lundi 30 août, date à laquelle Paris généralise les 30 km/h maximum. Et celle des transporteurs routiers ou des autocaristes ? A [lire sur FranceTVinfo](#)



Limitation des vitesses à Paris : 50 km/h sur le périph', l'étape d'après ?

Depuis ce lundi, les automobilistes sont priés de rouler à 30 km/h maximum dans presque tout Paris intra-muros. Sur le périphérique, la vitesse reste limitée à 70 km/h... Mais peut-être plus pour longtemps. [LE PARISIEN](#)

«Le périph n'appartient pas qu'aux Parisiens» : Valérie Pécresse décidée à proposer un référendum aux habitants d'Île-de-France

La présidente de la région Île-de-France, réélue en juin, dresse les priorités de son deuxième mandat en matière de transports. RER, routes, vélos : l'élue, par ailleurs en lice pour la présidentielle, égrène ses propositions. Sans oublier, au passage, d'égratigner la maire de Paris, Anne Hidalgo. A [lire dans le Parisien](#)

Ecotaxe régionale : Valérie Pécresse renonce au projet en Ile-de-France

La présidente de l'Île-de-France, Valérie Pécresse, qui s'était déclarée favorable à l'instauration d'une écotaxe régionale [en février dernier](#), sur le territoire francilien fait marche arrière. Elle a annoncé écarter définitivement ce projet après avoir pris conscience qu'une telle mesure ne permettrait pas de taxer uniquement les véhicules en transit. Cette prise de position officielle intervient après les échanges qu'elle a pu avoir, le 25 août dernier, avec des chefs d'entreprises à l'initiative du Medef.

L'OTRE Île-de-France salue dans un communiqué « une décision courageuse et remercie la présidente de la région capitale de cette décision de bon sens. L'écotaxe régionale ne viendra donc pas obérer un peu plus la rentabilité des entreprises de transport franciliennes. » A [lire dans transport Info](#) et Valérie Pécresse était invitée à rencontrer des chefs d'entreprises franciliens à l'initiative du Medef Île-de-France, en marge des universités d'été du mouvement patronal #laREF à Paris. La branche IDF de l'Organisation des transporteurs routiers européens (OTRE) était présente. Long article à lire également :

Écotaxe poids lourds : la région Île-de-France renonce à y avoir recours

Le 25 août, la présidente de Région Île-de-France, Valérie Pécresse, a annoncé renoncer à la mise en place d'une écotaxe régionale destinée aux poids lourds en Île-de-France. « *L'OTRE Île-de-France se félicite de cette décision, a réagi l'association de transporteurs routiers. L'écotaxe régionale ne viendra pas obérer un peu plus la rentabilité des entreprises de transport franciliennes. Il s'agit d'une décision pragmatique et non dogmatique, qui est la concrétisation d'un travail mené en commun avec l'OTRE Île-de-France depuis plusieurs mois* ». [dans France Routes](#).

«Nous vivons une reprise très forte mais avec des tensions»

Présents à la #REF2021, le rendez-vous économique de la rentrée, le président du MEDEF Seine-et-Marne, Jean-Marc Sereni, et le président du MEDEF Île-de-France, Daniel Weizmann, ont profité de l'occasion pour expliquer les liens qui unissent les deux structures qu'ils dirigent. Entre l'organisation régionale et les structures départementales, la fluidité des échanges est un atout précieux pour la défense des intérêts des dirigeants, surtout en période de crise. Cette bonne entente a contribué au maintien à flot des entreprises franciliennes et seine-et-marnaises, pour Jean-Marc Sereni, qui estime que les dépôts de bilan seront très peu nombreux dans le département. Si la reprise, déjà très forte, selon Daniel Weizmann, ouvre de belles perspectives, elle s'accompagne de certains défis à relever. [LE MONITEUR DE SEINE-ET-MARNE](#)

Peut-on nationaliser les autoroutes comme le préconise Arnaud Montebourg ?

Arnaud Montebourg, candidat à la présidentielle depuis ce samedi 4 septembre, a annoncé vouloir nationaliser les sociétés concessionnaires d'autoroute. Jean-Baptiste Vila, professeur de droit public à l'université de Bordeaux, explique comment cette proposition peut être mise en place. A [lire dans Marianne](#)

Déjà deux milliards d'euros de pertes pour le tourisme d'affaires parisien

L'activité des salons et congrès d'affaires, quasi inexistante pendant le premier semestre 2021, a lourdement pénalisé l'économie francilienne, selon une étude de la CCI francilienne. La reprise des salons laisse entrevoir quelques éclaircies, mais la clientèle d'affaires asiatique et américaine n'est pas encore revenue. [LES ECHOS](#)



Fin des aides Covid : Bercy promet des soutiens spécifiques pour le tourisme et l'événementiel

Après les professionnels de la montagne, les agents de voyages et tour-opérateurs et les acteurs de l'événementiel vont faire l'objet de mesures particulières, lesquelles viendront en complément du dispositif remanié de couverture partielle des pertes d'exploitation. [LES ECHOS](#)

Fin des aides au TRV : la profession se mobilise pour les prolonger

Le fonds de solidarité a coûté près 35 milliards d'euros depuis mars 2020 et bénéficié à plus de deux millions d'entreprises. Il doit s'éteindre le 31 août, tout comme le niveau majoré d'indemnisation du chômage partiel pour les secteurs les plus touchés par la crise.

L'OTRE, le CAI et d'autres représentants de la profession du TRV ont participé le 27 août à une réunion élargie, en présence de l'ensemble des représentants du secteur, le cabinet d'Alain Griset et de Jean Baptiste Djebbari. Les fédérations ont fait part des inquiétudes des dirigeants des TPE et PME du TRV dépendant du tourisme sur l'échéance des dispositifs d'aide à partir du mois de septembre. A [lire dans bus et Cars](#)

Les entreprises face au défi de la fin du « quoi qu'il en coûte »

A partir de mercredi 1er septembre, les dispositifs d'aides publiques seront réservés aux secteurs directement impactés par les mesures liées à la pandémie. Les représentants des professionnels concernés ont rendez-vous ce lundi matin à Bercy. Le patronat craint la remontée des défaillances d'entreprise. [LES ECHOS](#)

Covid : le coût vertigineux des aides aux entreprises

Le gouvernement est au chevet des acteurs économiques depuis le début de l'épidémie de coronavirus. Les deux mesures de soutien phares, le fonds de solidarité et le chômage partiel, ont chacune coûté près de 35 milliards d'euros aux finances publiques. [LES ECHOS](#)

Quoi qu'il en coûte: quand il n'y en a plus, il y en a encore !

L'arrêt partiel des mesures d'urgence ne signifie pas le retour à la normale côté dépenses publiques. Le Président continuera de déverser les milliards jusqu'à l'élection, et peut-être au-delà. [L'OPINION](#)

Débranchement des aides : le gouvernement veut cibler les secteurs les plus touchés

Les secteurs les plus affectés par la crise sont reçus aujourd'hui au ministère de l'Economie alors que les aides aux entreprises doivent s'arrêter demain mardi 31 août. "Il n'y aura pas de couperet des aides", a annoncé le ministre de l'Economie Bruno Le Maire. Il a affirmé que "le quoi qu'il en coûte" avait permis d'injecter 80 milliards d'euros sous forme de subventions et 160 milliards d'euros sous forme de prêts. A [lire dans la Tribune](#)

Devant les patrons, Bruno Le Maire dévoile son plan d'investissement (enfin, presque)

Très attendu sur le plan d'investissement qui doit être le nouvel étage de la fusée relance, le ministre de l'Économie et des Finances a redit l'indispensable nécessité d'investir dans des filières nouvelles afin de doter l'économie tricolore de nouveaux atouts compétitifs, confirmant aussi que le "quoi qu'il en coûte, c'est fini", que le moment est à l'investissement, pas au remboursement, et que le rôle de l'Etat est (aussi) de simplifier la vie du chef d'entreprise. A [lire dans la Tribune](#)

Et si l'hydrogène naturel était le "game changer" de la transition énergétique ?

Alors que l'hydrogène décarboné peut être produit grâce à des électrolyseurs, il peut l'être aussi par... la terre, dans le sous-sol, comme le démontrent de nombreux travaux scientifiques. Cet hydrogène naturel, dit "blanc", serait non seulement présent en abondance sur plusieurs continents mais aussi très peu cher à produire. Son potentiel reste difficile à évaluer, mais, depuis quelques mois, les projets de forage se multiplient. Si les startups sont les premières à se lancer sur ce marché naissant, les majors pétrolières scrutent de très près cette effervescence. L'hydrogène naturel renouvelable pourrait rebattre les cartes de la géopolitique de l'énergie. A [lire dans la Tribune](#)



Difficultés de recrutement

À en croire Patrick Artus, l'économiste en chef de Natixis, les entreprises françaises compteraient actuellement plus de 300 000 postes à pourvoir, autant de places qui, si elles étaient pourvues, permettraient aux dirigeants de relancer leur affaire plus rapidement. Comment en sommes-nous arrivés là ? En cause : le déficit de compétences dans certains métiers. Les entreprises ne manquent pas de bras, elles manquent d'employés qualifiés. Il n'y a tout simplement pas assez de chauffagistes pour répondre aux demandes du bâtiment. Même chose pour les chauffeurs routiers. Dans ces conditions, les employeurs semblent prêts à faire des efforts financiers pour attirer (et retenir) les employés les plus expérimentés. Le Monde cite le cas d'une entreprise de transport routier qui a augmenté le salaire de ses chauffeurs de 20 % dans le but de les garder. Les chauffeurs en question gagnent désormais 50 000 € par an (en brut et primes incluses).

Le gouvernement ressuscite la régulation des VTC par la donnée

On a rarement vu un texte prendre si longtemps la poussière. Il y a presque cinq ans, sous la précédente majorité, était votée la loi Grandguillaume. Une réforme majeure du statut du transport public de personnes (T3P) pour prendre en compte l'émergence des plateformes VTC aux côtés des taxis et mettre fin à certaines pratiques vues comme une concurrence déloyale des premiers envers les seconds. Pourtant, cinq ans plus tard, un pan majeur de la loi demeure inopérant : son article 2, qui prévoit de forcer les plateformes à remonter aux autorités administratives toutes sortes de données afin de mieux comprendre leur activité et contrôler leur respect des réglementations. Car la loi a été votée, mais son article 2 attend toujours d'être traduit dans la loi via des arrêtés et décrets d'application que le gouvernement est le seul à pouvoir publier. A lire dans le Journal du Net

Dire, Lire et Faire l'accessibilité : agenda, publications et bonnes pratiques

L'accessibilité passe également par des colloques et des publications. La Délégation Ministérielle à l'Accessibilité organise régulièrement des colloques et des assises, participe à des événements créés par des partenaires. Elle a également l'occasion de proposer des guides, des fascicules pour aider à la mise en accessibilité de la chaîne de déplacements. Cette littérature est complétée par les productions du CEREMA et de multiples acteurs spécialistes du sujet telles que les associations. Cet espace a vocation à diffuser les dernières connaissances et actualités en matière d'accessibilité. A retrouver sur le site du Ministère

La pandémie a entraîné une chute vertigineuse des contrôles fiscaux

Le nombre de perquisitions fiscales pour les fraudes les plus graves a considérablement baissé en 2020 (91 contre 185 en 2019, et 201 en 2018) selon le dernier rapport d'activité de la DGFIP.

La pandémie a mis un coup d'arrêt aux activités de contrôle du fisc français. Le montant de l'impôt élué et des sanctions réclamées par l'administration fiscale au titre de l'année 2020 s'est élevé à 8,2 milliards d'euros, contre 11,7 milliards en 2019, en raison de la crise sanitaire, a annoncé mardi 31 août la direction générale des finances publiques (DGFIP) lors de la présentation de son dernier rapport d'activité. A lire dans la Tribune

La pandémie n'a pas réfréné l'ardeur des contrôleurs du fisc

La lutte contre la fraude fiscale a rapporté l'an dernier 7,8 milliards d'euros. Près de 40 % des contrôles ont débouché sur un règlement entre l'administration et les contribuables. LE FIGARO. Mettez vous d'accord alors !

Télétravail en Île-de-France : de nombreux accords d'entreprise autorisent deux jours par semaine

Depuis mercredi, le gouvernement n'imposera plus le télétravail aux entreprises privées. Chacune pourra fixer un accord en négociant avec les représentants des personnels. En Île-de-France, beaucoup d'accords ont déjà été signés selon l'Association nationale des DRH. FRANCE BLEU

Télétravail en Île-de-France. Daniel Weizmann, Président du MEDEF Île-de-France, est intervenu sur France Bleu Paris dans « La Nouvelle Éco » sur la fin du télétravail obligatoire. REPLAY

Le télétravail ne devrait conduire qu'à un exode urbain très limité

La crise sanitaire va-t-elle pousser les Grand-Parisiens à déménager ? Une question qui revient fréquemment et qui appelle une réponse nuancée selon Ingrid Nappi et Diane Le Luyer de l'ESSEC.



Ingrid Nappi, professeure, titulaire de la Chaire « Immobilier & Développement Durable » et de la Chaire « Workplace Management » à l'[ESSEC](#), et Diane Le Luyer, ingénieure de recherche au sein de la Chaire « Workplace Management » à l'[ESSEC](#)

À l'issue du premier confinement, [26 % des sociétés](#) envisageaient d'avoir plus souvent recours au télétravail de façon pérenne ou transitoire. Dans certains secteurs, comme dans l'information ou la communication, ce sont même trois sociétés sur quatre qui l'envisagent, dont 30 % de façon définitive. Des envies d'ailleurs semblent alors avoir germé chez les principaux intéressés. Beaucoup, découvrant d'autres façons de travailler, en viennent à se demander si ce fameux « monde d'après » les obligera toujours à choisir leur lieu de résidence en fonction de leur lieu de travail. A [lire dans enlargeyourparis](#)

La mobilité du futur : moins de rail, plus de route

La route est le parent pauvre des investissements publics en matière de mobilité, au profit du ferroviaire. Pourtant, les données ne justifient pas un tel choix, d'autant que l'électrification croissante du parc automobile offre un avenir à la route. Par Vincent Benard, économiste et ingénieur en aménagement du territoire. A [lire dans la Tribune](#)

Périph, RER B, CDG Express, tarification... la rentrée des transports du Grand Paris passée au crible

Valérie Péresse, la présidente d'Île-de-France Mobilités, a du pain sur la planche. Avec la crise du Covid-19, c'est tout un modèle de déplacements qui se trouve fragilisé. Elle précise ses positions et ses priorités dans un entretien accordé au [PARISIEN](#).

Camions autonomes : la réglementation progresse

Dans plusieurs pays d'Europe, en France, en Suède ou en Allemagne, se déroulent déjà des tests de poids lourds « à délégation de conduite », mais la réglementation est plus restrictive qu'aux Etats-Unis. [LES ECHOS](#)

Projet de loi 4D

L'Île-de-France se battra pour le périphérique, pas pour l'écotaxe régionale – Si la possibilité d'instaurer une telle taxe [a finalement été réservée](#) aux régions frontalières dans la loi Convention citoyenne, la région Île-de-France [reste intéressée](#) pour récupérer certaines routes, comme l'A15. S'agissant du périphérique, de premières tentatives [ont échoué](#) lors de l'examen du projet de loi de décentralisation 4D au Sénat (le périphérique étant géré par la ville de Paris, il n'est pas sur la [carte des routes transférables](#) du gouvernement). Mais le sujet pourrait revenir lors de l'examen du texte [en décembre](#) à l'Assemblée, explique l'entourage de Valérie Péresse à Contexte. En revanche, après avoir [rencontré](#) les transporteurs, l'élue a décidé de ne pas se battre pour l'écotaxe régionale, « techniquement compliquée à instaurer et pénalisante pour les entreprises franciliennes », nous explique-t-on.

Un Grand Paris sans embouteillages... Rêve ou réalité ?

Les courbes de Sytadin, qui analysent l'état de la circulation en direct en Île-de-France, enregistrent un retour progressif des ralentissements depuis la semaine dernière. Mais pourra-t-on un jour circuler aux heures de pointes de façon fluide ? Pas sûr. [LE PARISIEN](#)

Baromètre de l'immobilier : en Ile-de-France, la fièvre acheteuse des «Parisiens qui veulent fuir le béton»

Mis à part Paris, grand perdant de la pandémie, la 1^{ère} et la 2^{ème} couronnes continuent d'attirer les acquéreurs en quête d'espace et d'extérieurs. Dans certains départements longtemps en retrait, comme l'Essonne ou la Seine-et-Marne, les prix ont même flambé de près de 6% en un an. [LE PARISIEN](#)

Immobilier : la maison et les villes moyennes, grandes gagnantes de la crise sanitaire

Crise ? Quelle crise ? Pas sur le marché immobilier en tous cas, qui continue de battre des records. Mais avec de fortes disparités entre les biens et les lieux géographiques. A [lire dans le Parisien](#)



Aides aux entreprises : les abus dans le viseur de la Cour des comptes

Les sages de la rue Cambon appellent le gouvernement et l'administration à renforcer les contrôles sur les aides très importantes versées aux entreprises depuis le début de la crise sanitaire, dans un rapport commandé par l'Assemblée nationale et publié jeudi.

Le "quoi qu'il en coûte" a donné des sueurs froides aux magistrats de la Cour des comptes. Si les mesures de soutien (chômage partiel, fonds de solidarité, exonérations de charges, prêt garanti par l'Etat, etc.) ont "globalement atteint leurs objectifs à court terme", la Cour estime "qu'ils ont été conçus de façon large, notamment en comparaison avec nos partenaires, (...) et qu'ils ont pu conduire à des effets d'aubaine et à des risques de fraude" [dans un rapport](#) épais de près de 200 pages dévoilé ce jeudi 9 septembre. "Les conditions de recours aux aides du fonds de solidarité peuvent se traduire par des effets d'aubaine significatifs dans certaines situations" ajoutent-ils. Concernant l'activité partielle, des abus sont également dans le viseur de l'institution. A [lire dans la Tribune](#)

Décès brutal d'Antonio Faria, gérant de Monddia France,

Le bureau du CAI nous a informé du décès accidentel d'Antonio Faria, gérant de Monddia France, vice-président du Collectif des Autocaristes Indépendants, qu'il a contribué à fonder. Nous nous associons à la douleur de ses proches et de sa famille. Bien que non adhérent à l'OTRE, nous croisons depuis 6 ans Antonio dans toutes les réunions qui comptent pour les autocaristes, à la DRIEA dans le cadre de la lutte contre la concurrence déloyale, ou à la mairie de Paris et il a toujours défendu avec passion sans compter son temps l'esprit PME dans les autocars de tourisme. A [lire dans Bus et Car](#)

23) Agenda : Rendez-vous OTRE Ile-de-France (et peut être les vôtres ?) à venir

SITL du 13 au 15 septembre [inscription ici](#)

13 septembre 2021 à 18h00 la Préfète du Val-de-Marne vous donne rendez-vous le pour le 1er numéro du [#1820delaSortiedeCrisse](#) consacré à l'accompagnement des entreprises dans la sortie de crise.

14 et 15 septembre – Le Salon Jeunes d'Avenirs Paris Event Center Porte de la Villette

21 septembre 2021 de 8h30 à 18h00 Le Grand Paris, une ambition pour la France ? Grand Paris, quels objectifs pour 2030 ? En direct du Pavillon Gabriel #sommetsdugrandparis [Voir la version en ligne inscription ici](#)

23 septembre Forum du risque routier, à Paris 9e, l'ACMS organise un forum sur le risque routier en partenariat avec la Préfecture de police de Paris et la Caisse régionale d'assurance maladie d'Île-de-France (CRAMIF). Réservez votre place et invitez vos salariés [Pour en savoir plus](#)

Mardi 5 octobre : opération « transportezvousbien » Klesia OTRE de 9h30 à 10h30 en visio [inscription ici](#)

7 octobre le « BIG » (BPI Inno Generation) le plus grand rassemblement business d'Europe à Bercy, [inscription ici](#)

jeudi 7 Octobre 2021 Rendez-Vous Déméter se dérouleront de 16h00 à 18h30 [inscription ici](#)

7 octobre salon Flotauto [Les Rencontres Flotauto Paris - 7 oct 2021 au Paris Event Center](#)

4 Novembre : congrès National OTRE à Bordeaux [Évènements - OTRE inscription ici](#)

16 au 18 novembre salon des Maires de France Porte de Versailles - Paris [inscription ici](#)

16 au 20 novembre : Solutrans à Lyon [en savoir plus ici](#)

30 novembre au 2 décembre : salon Preventica Paris [inscription ici](#)

JEUDI 27 JANVIER 2022 rendez-vous annuel EVE remise des trophées de la transition énergétique Présentiel 8h30 à 14h00 La Maison des Océans – Paris Virtuel 9h30 à 12h30. Participez aux trophées EVE

