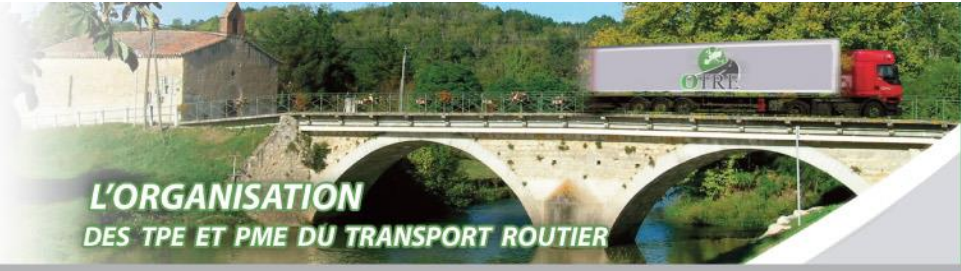


OTRE ÎLE-DE-FRANCE

Newsletter OTRE ILE DE FRANCE du 20 janvier 2023

Edito : Blue Monday… Vous avez aimé la COP 21 ? Vous allez adorer les Jeux Olympiques !

Après le black Friday de novembre ou le « jeudi noir » de cette semaine, rien à voir avec un titre du groupe New Order que seuls les quinquas peuvent connaitre, mais plutôt avec l'humeur à la morosité de ce mois de janvier, qui compte parmi les journées les plus courtes et les moins ensoleillées de l'année… Il faut dire que ce sujet du moral des chefs d'entreprises, nous avons parfois l'impression de labourer la mer….

Nous l'écrivions il y a déjà près de 2 ans dans notre News du 22 février 2019 ou encore dans celle du 4 janvier 2021, et il peut parfois être utile de relire d'anciens éditos pour faire un bilan objectif et serein de début d'année. A se relire pour trouver l'inspiration et à se répéter tous les 2 ans, on a parfois l'impression que rien n'a vraiment changé, ou alors parfois en pire…

La « giletjaunisation » d'une société plus polarisée et fragmentée que jamais, montée en force d'un néo-poujadisme boulangiste, qui rouvre la boîte de Pandore du « quoi qu'il en coûte », au grand dam de Bruno Le Maire. Le patron de Bercy obligé d'avaler encore quelques couleuvres budgétaires pour atténuer la hausse des prix de l'énergie a même dû s'ériger en père-la-rigueur lors de sa cérémonie de vœux, pour freiner les tentations de ceux qui veulent rouvrir un guichet sans limite : 2023 s'annonce sous les meilleurs auspices et commence par l'ouverture sans surprise d'un front social à l'ampleur encore imprévisible, objet de toutes les attentions du pouvoir titre très justement la Tribune cette semaine.

Le Blues actuel du chef d'entreprise de transport se comprend par le sentiment de travailler souvent plus que de raison, face à un allongement de durée du travail qui rend la retraite de plus en plus lointaine, incertaine et improbable, à des niveaux qui ne correspondront pas pour nombre de chefs d'entreprises au montant du labeur qu'ils ont mis en face durant leur période d'activité et de prise de risques, et alors même que leur fonds de commerce s'appauvrit.

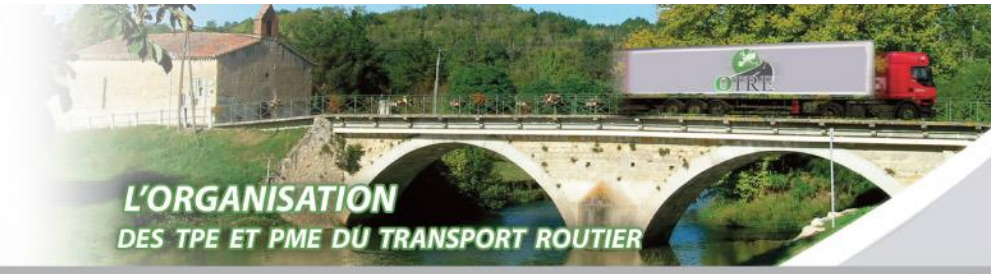
Alors qu'avec la crise des carburants qui s'annonce, ils n'auront plus la même énergie qu'en octobre dernier pour courir la nuit et faire le plein là où il y a du carburant, pour ensuite passer le reste de la nuit à siphonner les véhicules pour répartir la pénurie entre leurs différents véhicules, pour ensuite rouler toute la journée…

Certains chefs d'entreprises ont dépassé le stade de la colère, et en sont vraiment à celui du découragement qui ne présage à terme rien de bon…

Le rapport du Conseil d'orientation des infrastructures sera remis officiellement « fin janvier ou tout début février ». De là découlera la nouvelle trajectoire d'investissement dans les transports, qui sera annoncée et devra être cohérente avec la planification écologique en cours d'élaboration. À moins que l'actualité sociale, avec son triptyque infernal – retraites, inflation, zones à faibles émissions –, n'impose son propre agenda ?

Et pendant ce temps, les entreprises ont l'impression de n'être toujours que des vaches à lait, même exsangues et sans trésorerie, et de n'être là que pour payer, comme **cette entreprise de transport d'élèves handicapés qui doit régler pour 35.000 euros de PV de stationnement (voir en point 2) et à** lire dans Capital et en revue de presse à la fin de cette News.

Et pourtant on aura besoin de ces sociétés de transport à mobilité réduite pour les Jeux Paralympiques et pas que des taxis, et nous en reparlerons dans un prochain édito et lors de notre **journée professionnelle du 19 avril à la Mairie de Paris.** Car sur les J.O en matière de transport, il y aura à redire. En effet si vous avez aimé la COP 21 et son florilège d'interdictions de circulation, vous allez adorer les J.O, ou à part les vélos et les transports en commun, pendant un mois, cet évènement mondial qui se veut propre, forcément propre (ou en tous les cas plus que la coupe du monde au Qatar), il ne fera pas bon franchir l'A86 avec un véhicule diesel !



Contraindre, toujours contraindre, et payer, toujours payer. Et cela toujours sans aides spécifiques, alors même que le gazole redépasse allègrement la barre des 2 euros (quand on en trouve…), et que des ministres se pavanent dans nos villes de banlieue pour expliquer tout le bien de l'aide au pouvoir d'achat- carburant qui concerne 10 Millions de français (mais pas les professionnels !)

Des ministres (dont la première d'entre elles) qui se bousculent pour venir expliquer leur réforme des retraites, qui va mettre à mal notre CFA si les partenaires sociaux ne se saisissent pas vite du dossier comme lors de la réforme Touraine de 2014, pour gérer à la fois les stocks et les flux de départs anticipés, avec l'allongement de la durée du travail comme réponse au manque de personnel alors même que certains des salariés âges sont fatigués et que les déménageurs n'utiliseront pas tous des exosquelettes !

Ou encore la maire de Paris qui nous dit que nous sommes bienvenus chez elle !

Et des politiques, gestionnaires des finances pourtant qui sont persuadés que la taxe à l'essieu a déjà été supprimée, ou qui nous disent en « off », qu'ils ne peuvent pas aider tout le monde avec la fin du quoiqu'il en coûte, et qu'ils ne nous entendent pas assez… En tous les cas, à défaut de nous entendre, ils nous voient, car lors de ce marathon de vœux de début d'année, nous ne sommes pas les derniers à leur remettre un camion « estampillé OTRE Ile-de-France pour qu'ils pensent bien à nous toute l'année…

Et vous-même, vous avez dû recevoir ces jours-ci dans vos entreprises vos appels de cotisation 2023, volontairement inchangés par rapport à 2022 malgré l'inflation, car c'est notre engagement pour 2023 décidé par votre conseil d'administration à contrecourant de la flambée des prix que l'on constate partout. Et cotisations que nous vous invitons à régler rapidement. Nous pourrions mettre en place le prélèvement automatique, mais l'acte volontaire de régler sa cotisation, fait également partie de « l'affectio societatis » qui nous unit et qui vous lie à vos confrères dans une même cause pour laquelle nous voudrions vous voir chaque jour plus nombreux.

Alors encore une fois, bonne année, et surtout la santé, puisqu'il n'y a plus que çà de réellement sérieux que l'on puisse se souhaiter !

1) Proposition de question écrite - Aide ciblée carburant pour les transporteurs routiers

L'OTRE a rédigé une question écrite que nous portons depuis plusieurs semaines auprès des élus et parlementaires et qui peut même se transformer en question ouverte au ministre dans les questions au gouvernement et que vous retrouverez intégralement ci-après :

« M/Mme …. attire l'attention de M. le ministre de l'Economie, des Finances et de la Souveraineté industrielle et numérique sur l'aide exceptionnelle promise aux transporteurs routiers face à la hausse des prix du gazole.

La situation économique du secteur se dégrade et les perspectives pour le premier semestre 2023 sont particulièrement moroses. Alors que le dernier indice, du Comité National Routier, du gazole professionnel affiche une hausse de 36% en un an, il devrait se maintenir à un niveau élevé au cours du premier trimestre 2023. A cela, s'ajoutent une baisse des volumes constatée depuis septembre, une inflation galopante sur les postes d'exploitation, ainsi qu'une hausse des péages autoroutiers au 1er février de +4.75% en moyenne. Cette conjoncture économique renforce d'autant plus les inquiétudes des entreprises quant à leur capacité à atteindre les objectifs de verdissement de leurs flottes d'ici à 2040.

De telles circonstances laissent craindre de nombreux dysfonctionnements, voire des défaillances, au sein d'un secteur dont l'importance et les efforts ont été pleinement reconnus tout au long des dernières crises, notamment lors de la grève des raffineries et alors que de nouvelles menaces s'annoncent. Son engagement s'est également orienté au bénéfice de ses salariés à travers la conclusion de deux accords sociaux engageant une revalorisation des salaires du secteur de 12% en 2022.
Malgré les demandes exprimées à plusieurs reprises par les « gros rouleurs » du transport routier et les efforts entrepris pour amortir les conséquences de ces fluctuations économiques sur les salaires, les aides ciblées versées en 2022 n'ont pas été prolongées. Pourtant, et au regard des difficultés actuelles, des aides conjoncturelles, urgentes et immédiates s'imposent afin de sauvegarder la compétitivité du pavillon français. Nos voisins européens ont d'ores et déjà pris conscience de cette nécessité, à l'instar de l'Espagne qui a prolongé jusqu'au 30 juin 2023 la remise sur le carburant pour les professionnels du transport routier. En effet, si un tel dispositif ciblé a été instauré pour les particuliers, les professionnels sont aujourd'hui laissés pour compte, sans la moindre perspective de la part des pouvoirs publics.
Il/Elle souhaiterait donc connaître l'agenda et les modalités de versement des aides urgentes que le Gouvernement entend déployer pour soutenir ce secteur en proie à de lourdes difficultés. »

2) Cette entreprise de transport d'élèves handicapés doit régler pour 35.000 euros de PV de stationnement
Une société, adhérente de l'OTRE et qui transporte chaque jour près de 350 élèves souffrant d'un handicap à Paris doit régler plus de 35.000 euros de PV de stationnement.
Une PME spécialisée dans le transport scolaire d'enfants handicapés, Adanev, a reçu près de 600 procès-verbaux (PV) dressés à Paris. Tous concernent des amendes à des chauffeurs qui amènent à l'école des enfants souffrant d'un handicap, pour un total de 35.000 euros, sans les majorations, rapporte Le Parisien ce mercredi 11 janvier. L'entreprise, qui œuvre dans le secteur depuis 2010 et transporte à Paris 350 élèves, a décidé de contester ces PV, faisant appel à Me Jean-Baptiste Iosca, avocat spécialiste du droit routier. Ce dernier fustige des entreprises qui appliqueraient "une politique du chiffre" sur ces véhicules pourtant estampillés "transport d'enfants" ou "transport pour les personnes à mobilité réduite". A lire dans Capital, dans Yahoo Actualités, sur BFM

3) « Le Cabinet DENOYES, accompagne les adhérents de l'OTRE ILE DE FRANCE en droit des transports, des affaires, et droit économique.
l'OTRE Ile-de-France compte depuis quelques années déjà parmi ses partenaires de confiance le Cabinet d'avocat DENOYES. Le Cabinet pourra accompagner les entreprises adhérentes qui le souhaitent sur toutes les questions juridiques qui se posent à elles dans le domaine du droit des transports, du droit des affaires et de la concurrence, tant en conseil qu'en contentieux.
L'OTRE a ainsi obtenu, pour ses adhérents, un accès aux services proposés par le Cabinet à des tarifs préférentiels. Grâce à ce partenariat entre l'OTRE et le Cabinet DENOYES, les entreprises du Transport adhérentes ont à leur disposition un support efficace et une assistance juridique opérationnelle, notamment pour les accompagner dans leur développement et gérer les litiges qui peuvent naitre dans le cadre de l'exercice de leur activité.
À propos du Cabinet DENOYES :
La société d'Avocat DENOYES, implantée sur Bordeaux et Paris intervient en droit des affaires afin d'accompagner ses clients dans le développement de leurs activités : droit du transport, droit des affaires est de la concurrence, droit commercial, droit de la consommation, droit des marques, droit des déchets, droit pénal.
Me Stephan DENOYES est avocat au Barreau de Paris et intervient dans toute la France. Ancien auditeur de la session Intelligence Économique de l'IHEDN, il a suivi le cycle concurrence de l'École du Formation du Barreau de Paris ainsi que l'École de Défense Pénale. »

4) Transports et engagements climatiques : à la recherche du bien commun
Le Conseil scientifique de TDIE présente une contribution au débat sur l'avenir de nos politiques de #transport dans le cadre de la #planificationécologique en préparation.

Comment...
articuler la complexité du système de transport (mobilités urbaine, périurbaine, interurbaine) dans une vision partagée, cohérente avec les objectifs de neutralité carbone à l'horizon 2050 ?
intégrer le défi d'une mobilité inclusive et la nécessité de financements robustes ?
assurer la lisibilité des orientations à moyen terme, favoriser la compréhension et l'acceptabilité des efforts à répartir entre la collectivité, les entreprises, et les ménages ?
L'objectif de #sobriété de la demande de mobilité peut-il être mis en œuvre au-delà de l'idée d'efficacité énergétique de l'offre des systèmes et réseaux de transport - #infrastructures et #services ?
Il faut adapter nos outils de politique publique des transports à l'objectif politique de la neutralité carbone à l'horizon 2050. Sur ce postulat, cette "note de travail" aborde les défis des années à venir avec un autre regard sur la #mobilité : comme un bien commun.
Garantir l'accès de tous à la mobilité, c'est garantir que la demande de mobilité puisse se réaliser en respectant le bien commun. Trois grandes questions sont mises en perspective et (très) documentées :
Comment inscrire la "valeur mobilité" dans une logique de bien commun ?
Faut-il envisager un nouveau #contratsocial de la mobilité pour concrétiser l'idée de sobriété dans les transports ?
Comment l'imaginer, et plus concrètement le mettre en œuvre à court, moyen et long terme ?
Pour le Conseil scientifique de TDIE, les efforts indispensables dans le développement d'une offre de transport collectif (#voyageurs) ou massifié (#marchandises) doivent être accompagnés d'une véritable ambition dans la #régulation des mobilités routières.
Il faut remettre sur le métier la question de l'affectation des prélèvements fiscaux de la mobilité... à la mobilité. Une question technique ? Non : un défi très politique !
Un travail collectif réalisé autour de son rédacteur principal, Yves Crozet. Il sera mis en débat le 30 janvier avec Fanny Arav Anne-Marie Idrac Chantal JOUANNO VIEU Patrick Thierry Pech. Vous pouvez consulter la note de travail de TDIE par ce lien Engagements climatiques et mobilités : à la recherche du bien commun - TDIE

5) Étude de défaillances et sauvegardes des entreprises en France – T4 et bilan 2022
42 500 défaillances en 2022 dont 12 256 au 4e trimestre
La France enregistre la plus forte hausse des défaillances jamais connue avec 50 % d'ouvertures en plus en un an.
Les PME et les jeunes entreprises en situation de vulnérabilité extrême
10 000 défauts de moins qu'en 2019 (-18, 5 %) mais l'écart se réduit en fin d'année (-9,3 %).
3 214 PME (jusqu'à 100 salariés) ont défailli (+78,2 %) dont le tiers sur le 4ème trimestre (1 037).
Plus de 143 000 emplois sont menacés, soit 3,4 emplois par défaut en moyenne.
Les jeunes entreprises sont extrêmement vulnérables (+94,2 %).
Restauration, maçonnerie, boulangerie, coiffure et cafés concentrent 20% des défaillances.
Ile-de-France et Provence-Alpes-Côte-D'azur contiennent la hausse sous 40% ; à l'inverse, les Hauts de France dérapent de plus de 77%.
Le nombre de défaillances accuse donc une hausse exceptionnelle de près de 50 % par rapport à 2021 mais le nombre global de procédures reste toutefois inférieur de 10 000 par rapport aux niveaux de 2019. L'analyse de Thierry MILLON Directeur des études.
Si le cataclysme n'a pas eu lieu en 2022, le rythme est plus soutenu qu'envisagé, faisant craindre un retour aux valeurs d'avant crise plus tôt que prévu. 2023 pourrait dépasser le seuil de 2019 et nous ramener aux valeurs de 2017, au-delà de 55 000. Pour certaines TPE et PME, les chances de survie sont compromises. En cause, les difficultés d'approvisionnement, l'explosion des coûts des matériaux et les problèmes de recrutement.
Les contraintes financières (remboursement des dettes Covid et notamment PGE ; inflation ; hausse des taux ; facture énergétique, etc.) sont malheureusement vouées à peser toujours plus lourd sur les TPE et PME. Lien vers le document

6) Imposition des entreprises : qu'est-ce que le régime réel simplifié ?

Le régime d'imposition des entreprises varie en fonction du chiffre d'affaires et de l'activité de l'entreprise. Le régime réel simplifié (RSI) est un des régimes d'imposition des entreprises. Quelles sont les conditions pour bénéficier du régime réel simplifié (RSI) ? Quelles sont les obligations de ce régime ? Explications dans la note complète

7) Jours congés exceptionnels décès d'un ascendant : convention collective ou code du travail ?

Il convient toujours de regarder les deux et d'appliquer toujours le plus favorable. Le code du travail ayant été amélioré par la Loi Travail de 2016, puis récemment en cas de décès de l'enfant, mais il convient également regarder aussi la définition, qui n'est pas toujours la même… aucune amélioration n'étant intervenue pour les « ascendants »..

Nous avions déjà fait une note à l'époque sur le sujet disponible ici

Car en effet, si la convention collective prévoit bien toujours dans son article 21, 2 jours pour décès d'un ascendant (direct, pas les oncles et tantes), elle ne précise pas le lien d'ascendance, qui fixe donc la même durée pour les parents que les arrières grands parents.

A l'inverse, le code du travail est plus précis et fixe à 3 jours pour décès du père, mère, beau-père, belle-mère (qui remplace donc les 2 jours de la Convention Collective), mais rien pour les ascendants au-delà des parents, et dans ce cas c'est donc la convention collective et ses 2 jours qui s'applique.

Voir notamment sur justice.fr; mais aussi service-public.fr ou le code du travail qui vont tous dans le même sens.

8) La réduction générale des cotisations patronales version 2023

Les paramètres de calcul de la réduction générale des cotisations patronales évoluent au 1er janvier 2023. Les employeurs bénéficient d'une réduction générale des cotisations patronales dues sur les rémunérations de leurs salariés inférieures à 1,6 Smic. Un avantage largement remanié ces dernières années afin que l'employeur ne paie quasiment plus de cotisations et de contributions sociales pour une rémunération égale au Smic.

Pour les cotisations et contributions sur les rémunérations dues au titre des périodes courant à compter du 1er janvier 2023, les formules de calcul de la réduction générale sont les suivantes :

Réduction générale des cotisations patronales depuis le 1er janvier 2023 (cas général)
Calcul du coefficient pour les entreprises appliquant une cotisation Fnal de 0,10 % (1)
Coefficient = 0,3191/0,6 x ((1,6 x Smic annuel/rémunération annuelle brute) - 1)
Calcul du coefficient pour les entreprises appliquant une cotisation Fnal de 0,50 %
Coefficient = 0,3231/0,6 x ((1,6 x Smic annuel/rémunération annuelle brute) - 1)
(1) Entreprises de moins de 50 salariés ; employeurs agricoles visés par l'article L.722-1, 1° à 4° du Code rural et de la pêche maritime et coopératives agricoles, quel que soit leur effectif.

Exemple : pour un salarié qui perçoit une rémunération brute mensuelle de 1 800 € en janvier 2023, une entreprise de 10 salariés bénéficie d'une réduction de cotisations de 497,16 € calculée comme suit : 0,3191/0,6 x ((1,6 x 1 709,28 / 1 800) - 1) = 0,2762 ; 0,2762 x 1 800 = 497,16 €.

Décret n° 2022-1700 du 28 décembre 2022, JO du 30 et voir dans les Echos

9) Financement de la Sécurité sociale : quelles mesures impactent les employeurs ?

Récemment publiée, la loi de financement de la Sécurité sociale pour 2023 prolonge les arrêts de travail dérogatoires liés au Covid-19 et modifie les règles relatives au contrôle Urssaf.

Chaque année, la loi de financement de la Sécurité sociale apporte son lot de nouveautés pour les employeurs. Pour 2023, ces nouveautés concernent notamment les règles liées aux arrêts de travail dérogatoires et au contrôle Urssaf. Présentations des nouvelles mesures mises en place dans la note complète

10) Publication CNR : mise à jour de la fiscalité du gazole et du gaz naturel pour véhicules

Le CNR nous annoncer la mise à jour de ses publications portant sur la fiscalité du gazole et du gaz naturel pour véhicules (GNV).

Les taxes spécifiques applicables sur ces énergies de propulsion à compter du 1er janvier 2023 sont :

Transport routier de marchandises

TICPE générale (dont véhicules PTAC < 7,5 T) : de 59,40 à 62,64 €/hl

TICPE appliquée au gazole professionnel TRM (PTAC ³ 7,5 T) : 45,19 €/hl

TICGN appliquée au GNV : 5,23 €/MWh

Transport routier de voyageurs

TICPE générale (dont véhicules jusqu'à 9 places): de 59,40 à 62,64 €/hl

TICPE appliquée au gazole professionnel TRV (plus de 9 places) : 39,19 €/hl

TICGN appliquée au GNV : 5,23 €/MWh

La TICPE générale varie selon la région d'achat, voir liste complète dans les documents publiés.

Les taux indiqués ci-dessus sont stables par rapport à 2022.

Les taux forfaitaires de remboursement partiel de TICPE bénéficiant aux entreprises de TRM et de TRV portant sur les achats de gazole au cours du 1er semestre 2023 seront prochainement communiqués par l'administration des Douanes.

Il n'existe pas, à ce jour, de TICGN spécifique appliquée au GNV professionnel.

Pour rappel, les taux forfaitaires de remboursement partiel de TICPE valables pour les achats de gazole au cours du 2e semestre 2022 sont les suivants :

Taux forfaitaire pondéré de remboursement partiel de TICPE pour le TRM : 15,70 €/hl

Taux forfaitaire pondéré de remboursement partiel de TICPE pour le TRV : 21,70 €/hl

Les remboursements partiels représentent la différence entre la TICPE générale et la TICPE appliquée au gazole professionnel. Publications à consulter :

TRM - Actualité TICPE - Janvier 2023, TRV - Actualité TICPE - Janvier 2023 et TRM et TRV - Actualité TICGN - Janvier 2023

Suivi d'indicateurs spécifiques : Indice CNR gazole professionnel TRM, Indice CNR gazole professionnel TRV et Indice CNR carburant GNV

11) AVERE - 82 107 points de recharge ouverts au public fin décembre 2022, pour un objectif de 100 000

L'objectif de 100 000 points de recharge (ouverts au public) fixé initialement par le Gouvernement à fin 2022 avait surtout pour ambition de donner un nouvel élan aux déploiements.

En ce sens, c'est réussi : nous sommes passés en un an de 53 667 points de recharge ouverts au public à plus de 80 000. Entre 4 et 5 000 points de recharge étaient installés, par an, entre 2014 et 2020, tandis qu'environ 50 000 points de recharge ont été mis en place entre 2021 et 2022. Il nous faut maintenir l'effort afin de répondre aux besoins des utilisateurs. Téléchargez le baromètre des infrastructures de recharge (Avere-France / Ministère de la Transition énergétique / Gireve) et retrouvez la note complète

11-2) Fin 2022, près de 20 véhicules légers neufs sur 100 étaient électriques ou hybrides rechargeables et plus de 80 000 points de recharge étaient ouverts au public : quelles perspectives pour 2023 ?

La mobilité électrique a pleinement pris son essor en 2022. Les chiffres sont éloquents : 1 102 975 véhicules électriques et hybrides rechargeables légers en circulation en France, dont 346 865 immatriculés en 2022.

2023 promet ainsi de belles perspectives pour la mobilité électrique, avec la nécessité toutefois de garder à l'esprit, entre autres, deux leitmotivs : la qualité du réseau de recharge et le développement du marché de l'occasion.

Au sommaire :

- Mobilité électrique : les chiffres-clés de l'année 2022
- La qualité du réseau de recharge et l'accessibilité du véhicule électrique : les deux grands leitmotivs de la mobilité électrique en 2023. Voir la note complète

12) Programme CEE REMOVE

Le 22 décembre 2022, les ministres chargés de la transition énergétique et des transports ont signé « ReMoVe », un nouveau programme de Certificats d'économies d'énergie (CEE) cherchant à améliorer l'efficacité énergétique du secteur du transport et de la logistique. Ce programme est porté par l'ADEME et les principales organisations professionnelles du transport dont l'OTRE.

Ce programme comporte deux dispositifs : « Remo » pour le report modal du transport routier et « Log-te » pour le verdissement des flottes de transport massifié, alternatives à la route.

Il prévoit aussi le soutien à une démarche de labellisation.

Avec ce programme d'une durée de 4 ans, les pouvoirs publics souhaitent accélérer le report modal des marchandises de la route vers des modes de transport massifiés plus écologiques et moins énergivores tels que le fluvial, le maritime (cabotage) et le ferroviaire.

Le programme va débuter d'ici la fin du mois de janvier par la réunion d'un comité de pilotage national et une réunion de travail avec l'ADEME.

Nous reviendrons vers vous d'ici début février pour détailler les actions attendues et nos engagements ; cependant ce point a été évoqué par le Président dans son discours de vœux et illustré par la signature de la convention de partenariat VNF/OTRE

12-2) Support et replay webinaire ADEME

Nous vous remercions de votre intérêt pour le webinaire ADEME consacré à trois appels à projets France 2030 (DEMO TASE, PME TASE, Soutien à l'investissement productif pour toutes les EnR).

Le support de présentation est accessible à ce lien. et Le replay est consultable ici.

13) Conseil d'Etat - Le transport debout des enfants n'est pas autorisé ni même toléré dès lors qu'il est démontré que le service est conçu principalement pour desservir les établissements scolaires

Par un arrêt n° 19BX03046 du 7 avril 2022 , la cour administrative d'appel de Bordeaux a, sur appel d'une communauté d'agglomération, en premier lieu, annulé l'article 2 du jugement du 23 mai 2019, en deuxième lieu, enjoint au président de la communauté d'agglomération de modifier les conditions d'organisation de la ligne I du réseau R'Bus dans un délai de quatre mois à compter de son arrêt, et rejeté le surplus des conclusions de la CARO.

Par un pourvoi sommaire et un mémoire complémentaire, enregistrés les 7 juin et 6 septembre 2022 au secrétariat du contentieux du Conseil d'Etat, la communauté d'agglomération demande notamment au Conseil d'Etat d'annuler cet arrêt

Aux termes de l'article L. 822-1 du code de justice administrative : « Le pourvoi en cassation devant le Conseil d'Etat fait l'objet d'une procédure préalable d'admission. L'admission est refusée par décision juridictionnelle si le pourvoi est irrecevable ou n'est fondé sur aucun moyen sérieux ».

Pour demander l'annulation de l'arrêt qu'elle attaque, la communauté d'agglomération soutient que la cour administrative d'appel de Bordeaux s'est méprise sur le sens des conclusions de la requête de M. F. et a commis une erreur de droit en jugeant qu'elle contenait à titre principal des conclusions à fin d'annulation de la décision du 9 mars 2018 ;

- a commis une erreur de droit en jugeant que la décision du 9 mars 2018 ne pouvait être regardée comme confirmative de la décision du 27 octobre 2017 ;

- a inexactement qualifié les faits et dénaturé les pièces du dossier en jugeant que la ligne I répondait principalement au besoin du transport scolaire, et commis une erreur de droit en jugeant sans incidence, à cet égard, la circonstance que la ligne I était accessible sans distinction à l'ensemble des usagers.

Aucun de ces moyens n'est de nature à permettre l'admission du pourvoi. Le pourvoi de la communauté d'agglomération n'est pas admis. Conseil d'Etat n°464738 - 2022-12-23

Le Conseil d'État confirme que les élèves doivent être transportés assis GART

14) Responsabilité du transporteur qui sous-traite l'opération

La Cour de cassation rappelle que les responsabilités du transporteur routier qui recourt à la sous-traitance sont celles prévues par le code de commerce pour les commissionnaires de transport.

S'étant vu confier l'acheminement d'un lot de marchandises, un opérateur en sous-traite le déplacement. La marchandise ayant été dérobée, sous-traiteur et sous-traitant sont assignés en réparation.

Appliquant au sous-traiteur les limites conventionnelles de la charte le liant à son client, la cour d'appel voit sa décision cassée. En effet, lesdites limites ont vocation à s'appliquer lorsque l'opérateur intervient en qualité de transporteur. Or, en l'espèce, il a délégué l'opération de transport. C'est donc en violation de l'article de l'article L. 3224-1 du Code des transports (qui énonce que « les responsabilités du transporteur routier qui recourt à la sous-traitance sont celles prévues par le code de commerce pour les commissionnaires de transport ») que la cour s'est prononcée. Cass. com., 14 déc. 2022, n° 21-14.438

15) Accompagnement de la transition énergétique

Plusieurs mesures ont été prises dans la loi de finances pour 2023 afin d'aider entreprises et particuliers à réaliser des économies d'énergie. La loi de finances contient plusieurs mesures en faveur de la transition énergétique.

Étalement de l'imposition des aides issues des CEE

Les subventions versées aux entreprises constituent, en principe, un produit imposable de l'exercice au cours duquel elles sont octroyées. Par exception, les sommes perçues au titre des subventions d'équipement accordées par l'Union européenne, l'État, les collectivités publiques ou tout autre organisme public peuvent, sur option, bénéficier d'une imposition échelonnée dans le temps, sous réserve qu'elles soient utilisées pour la création ou l'acquisition de biens déterminés.

Ce régime d'étalement de l'imposition des subventions publiques d'équipement est étendu aux sommes versées par les fournisseurs d'énergie aux entreprises dans le cadre des certificats d'économie d'énergie (CEE).

Précision : cette mesure s'applique au titre des exercices clos à compter de 2022 pour les entreprises relevant de l'impôt sur le revenu et au titre des exercices clos à compter du 31 décembre 2022 pour les entreprises soumises à l'impôt sur les sociétés.

Crédit d'impôt pour la rénovation énergétique des locaux

Comme en 2020 et 2021, les PME (moins de 250 salariés, chiffre d'affaires inférieur à 50 M€ ou total de bilan n'excédant pas 43 M€) propriétaires ou locataires de leurs locaux peuvent bénéficier d'un crédit d'impôt pour certains travaux de rénovation énergétique effectués dans les bâtiments à usage tertiaire affectés à leur activité. Ce crédit d'impôt s'élève à 30 % du prix de revient hors taxes des dépenses éligibles engagées en 2023 et 2024, déduction faite des aides publiques et des aides perçues au titre des CEE. Son montant ne pouvant excéder 25 000 € sur toute la période d'application du dispositif (2020-2024).

Taux réduit de TVA

Les travaux relatifs aux bornes de recharge pour véhicules électriques installées dans des locaux d'habitation bénéficient du taux réduit de TVA de 5,5 %. Un taux qui s'applique désormais, sous réserve d'un arrêté, quelle que soit la date d'achèvement du bien immobilier et sans que le client ait besoin d'attester du respect des conditions du dispositif.

Outre le taux réduit de TVA, les contribuables qui équipent leur logement d'une borne de recharge pour véhicules électriques peuvent bénéficier d'un crédit d'impôt. Cet avantage fiscal est prorogé de 2 ans, soit jusqu'à fin 2025.

Art. 31, 51 et 65, loi n° 2022-1726 du 30 décembre 2022, JO du 31

16) Aides aux entreprises - informations utiles

« Suite aux dernières annonces la semaine dernière, vous trouverez au lien ci-après un document faisant état des aides en place et contacts utiles pour soutenir les entreprises face à la hausse du coût de l'énergie.

A noter : pour bénéficier du tarif garanti à toutes les TPE de 280 €/ MWh en moyenne en 2023, les TPE doivent renvoyer à leurs fournisseurs une attestation sur l'honneur. Vous trouverez ici le lien vers l'attestation ainsi que les conditions tarifaires spécifiques aux très petites entreprises en 2023.

17) Taux d'intérêt légal pour le 1er semestre 2023

Le Gouvernement a publié par un arrêté publié au Journal officiel du 29 décembre 2022 les taux d'intérêt légaux applicables pour le premier semestre 2023 (arrêté du 26 décembre 2022). Ce taux s'élève à 4,47% pour les particuliers et à 2,06% pour les professionnels. Ils sont, sans surprise, en forte hausse par rapport à ceux du 2d semestre.

Le premier taux, le plus élevé, concerne les cas où une somme d'argent est due à un particulier (le créancier est un particulier), le second taux s'appliquant aux autres créanciers (professionnels notamment).

Taux d'intérêt légal

Débiteur (qui doit)	Créancier (à qui l'argent est dû)	Taux (1er semestre 2023)	Taux (2e semestre 2022)
Particulier	Particulier	4,47 %	3,15 %
Professionnel	Particulier	4,47 %	3,15 %
Particulier	Professionnel	2,06 %	0,77 %
Professionnel	Professionnel	2,06 %	0,77 %

Ces taux sont actualisés chaque semestre.

L'ordonnance du 20 août 2014 a modifié substantiellement les formules de calcul du taux de l'intérêt légal. Avant 2015, l'ancienne formule a débouché sur des taux extrêmement faibles, proches de zéro en 2013 et 2014 (0,04%). Depuis 2015, le taux d'intérêt légal est publié chaque semestre et pas seulement annuellement. En outre, on distingue désormais deux taux : un taux légal pour les professionnels, un taux légal pour les particuliers n'agissant pas pour des besoins professionnels.

Le décret n°2014-1115 du 2 octobre 2014 a instauré de nouvelles formules de calcul pour ces deux taux. Ils varient notamment en fonction du taux de refinancement de la BCE (banque centrale européenne). A retrouver sur entreprendre.service-public.fr

18) Comment faire passer un entretien professionnel (rappel)

Tous les 2 ans, l'entretien professionnel vous permet de faire un point sur le parcours dans l'entreprise des salariés et des perspectives professionnelles. Ce temps d'échange avec employeur manager responsable RH est une occasion de faire part des souhaits d'évolution et de formation. L'OPCO Mobilité a réalisé un guide et une grille d'entretien, téléchargeable au lien et le pdf de la grille d'évaluation

L'entretien professionnel obligatoire : Un outil qui revêt une obligation légale :

La loi du 5 mars 2014 (Loi n°2014-288, Code du travail -article L.6315-1) portant sur la réforme de la formation professionnelle a défini et rendu l'entretien professionnel obligatoire. Il doit être mené au moins tous les 2 ans.

De plus, la "loi Travail" de 2016, a créé une obligation d'information sur la VAE (validation des acquis de l'expérience) lors cette rencontre.

Un bilan tous les 6 ans (la référence étant l'ancienneté des collaborateurs dans l'entreprise) doit constater la réalité de la tenue de ces entretiens bisannuels et des actions qui en ont découlé.

Sur cette période de 6 ans, la loi impose également que chaque collaborateur ait bénéficié d'au moins 2 des mesures suivantes :

au minimum une action de formation

acquisition d'un élément de certification professionnelle (diplôme ou autre certificat) validant une formation ou bien via une VAE (Validation des acquis professionnels)

une progression salariale

Pour les entreprises de plus de 50 salariés, le non-respect de ces obligations est sanctionné par l'abondement du crédit du compte personnel de formation (CPF) du ou des salariés lésés. Elles encourent également une sanction financière à verser à l'OPCA.

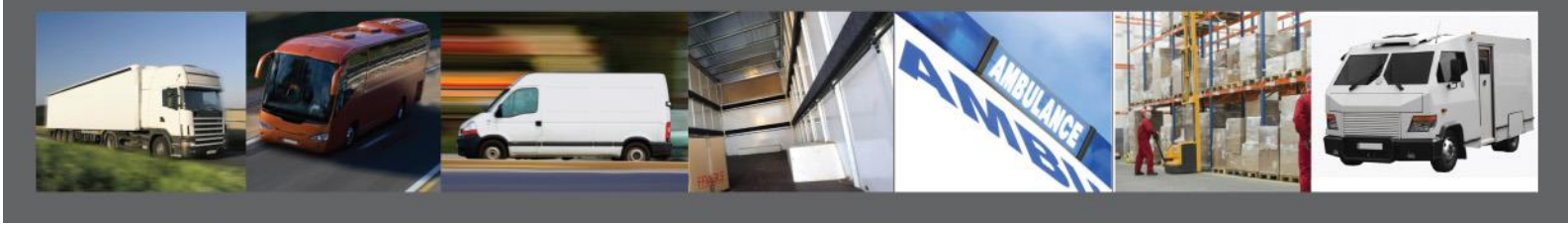
Pourquoi faire appel à un prestataire pour externaliser vos entretiens professionnels

Pour votre entreprise
Vous économisez un temps important pour le consacrer à votre cœur de métier et à votre chiffre d'affaires.
Vous gagnez en sérénité, votre activité est optimisée.
Vous conservez la vision et les décisions stratégiques
Vous bénéficiez d'une offre sur mesure adaptée à vos effectifs.

La conformité est assurée au regard des obligations légales.
Pour vos salariés : Une marque d'attention et de considération, Une implication renforcée par un partage des perspectives d'évolution de l'entreprise. Un intervenant extérieur pour libérer le dialogue.
Des informations précises et personnalisées sur les dispositifs de formation.
Pour plus d'informations, vous pouvez contacter notre partenaire Actiforces entité Conseils RH d'ORCOM (0145391466 ou info@actiforces.com)
Optez pour une prestation clé en main ACTIFORCES prestataire PCRH référencé OPCO Mobilités
Leurs équipes en IDF vous proposent une prise en charge de la prestation de A à Z
Recueil d'informations
Prise de rdv auprès de vos collaborateurs
Déroulement des entretiens au sein de votre entreprise (ou à l'extérieur)
Restitution de la campagne par une synthèse individuelle et collective
Préconisations et propositions au regard de la gestion des compétences
Un tarif adapté à la taille de votre entreprise

19) Actualité fiscale 2023, l'avis d'ORCOM
Jeudi 09 février 2023 à compter de 9 H, votre Syndicat OTRE Ile-de-France en partenariat avec le cabinet ORCOM organise, pour ses Adhérents une réunion d'information interactive en Visio sur le sujet suivant :
Les Intervenants ORCOM :
Philippe ROBINO, associé expert-comptable ORCOM PARIS
Emmanuelle DELFOSSE, consultation en droit fiscal ORCOM
Inscriptions : Pour vous inscrire, veuillez cliquer sur le lien suivant >> cliquez-ici
Vous recevrez en retour un lien de connexion pour le jour j.
Au programme :
Crise énergétique, quel sera le bouclier pour les entreprises ?
Quelles sont les incidences de la facturation électronique et comment s'y préparer ?
Quelles sont les nouveautés de la loi de finances 2023 et suivi 2022 ?
Suppression de la CVAE – Cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises
Mise en place des dernières réformes : entrepreneurs individuels, amortissement fiscal des fonds de commerce, plus-values pour les dirigeants partant en retraite, etc …
Retours d'expérience sur les contrôles fiscaux.
Actualisation du dispositif Loi Dutreil, transmission d'entreprise.

20) Taxe sur les Véhicules de Sociétés
La TVS (taxe sur les véhicules de société qui s'est substituée en 2006 à la fameuse « vignette ») évolue. D'une part, son champ d'application s'est élargi et, d'autre part, ses deux composantes deviennent maintenant deux taxes distinctes présentant des règles de fonctionnement communes entre elles et communes à celles de la taxe annuelle à l'essieu (déclaration a posteriori en janvier pour l'année civile écoulée avec gestion, recouvrement et contrôle transférés à la DGFiP). Le calcul est trimestriel. Les modalités de paiement restent identiques.
Ces deux taxes concernent désormais toutes les entreprises (peu importe la forme juridique dès lors qu'il y a assujettissement à la TVA) qui affectent à des fins économiques un ou plusieurs véhicules (et peu importe le mode de détention / d'utilisation sur la voie publique : pleine propriété, crédit-bail, location longue durée, mise à



disposition, location de courte durée supérieure à 1 mois, etc.). Il s'agit des véhicules visés à l'article L.421-2 du code des impositions sur les biens et services, à savoir :
les véhicules M1 (moins de 9 places assises) hors véhicules à usage spécial,
les véhicules N1 « camions pick-up » avec 5 places assises (hors remontée mécanique) et les véhicules N1 « camionnette » affectés au transport de personnes et susceptibles de présenter au moins deux rangées de places assise.
Mais, outre pour certaines professions dont vous ne faites pas partie, des véhicules sont exonérés notamment :
1/ les véhicules :
- dont la source d'énergie combine certaines sources d'énergie
- dont les émissions de CO2 ou dont la puissance administrative n'excède pas certains seuils

En pratique, il s'agit des véhicules électriques et hybrides (avec des émissions de dioxyde de carbone inférieures à 60 g/km), des voitures combinant électricité et E85, des voitures fonctionnant au GPL et au GNC, et des véhicules pouvant accueillir une personne en fauteuil roulant (y compris en catégorie M1, semble-t-il, malgré une rédaction ambigüe).
2/ des véhicules à usage exclusivement commercial ou industriel
Mais attention : l'appréciation de l'assujettissement à la TVS au regard d'un « dérivé VP » reste subtile !
Leur montant est fonction du type de véhicules. Ainsi :
La 1ère composante devient la taxe annuelle sur les émissions de CO2 des véhicules de tourisme.
Elle repose sur un tarif en fonction soit du taux d'émission de CO_2, soit de la puissance fiscale (selon la date de mise en circulation du véhicule).
La 2ème composante devient la taxe annuelle sur les émissions de polluants atmosphériques.
Elle est déterminée en fonction du type de carburant. Voir sur Légifrance et sur impôts.gouv.fr

21) Rétrofit électrique : où en est-on 3 ans après la sortie de la réglementation ?
La vidéo du webinaire du MAP du 12 janvier 2023 sur le thème du Rétrofit électrique est disponible.
Vous retrouverez un éclairage exhaustif sur ce sujet grâce aux contributions de :
Denis Benita - Ingénieur transport - ADEME
Damien Pichereau - Directeur communication et relations institutionnelles - Rev Mobilities, Wadie Maaninou - CEO – Tolv et Aymeric Libeau - Co Président métier rétrofit – Mobilians,
Accéder à la vidéo du Webinaire :
Vous pouvez revivre tous les échanges en visionnant la vidéo du webinaire ou en sélectionnant le ou les chapitres qui vous intéressent. Pour accéder à la vidéo cliquez sur le lien suivant
Nous vous invitons également prendre connaissance des "Questions-Réponses" posées dans le chat de l'événement par les participants en cliquant ici.
Le prochain webinaire du MAP l'observatoire des experts de la mobilité aura lieu le 9 février sur le thème de L'hydrogène : une solution crédible pour la transition énergétique de la mobilité ?, les inscriptions sont ouvertes.

22) "La préoccupation des salariés aujourd'hui, c'est plus la fin du mois que la fin de carrière"
Retraites, emploi des seniors, salaires, partage de la valeur, mouvement social... A l'occasion de ses vœux, Geoffroy Roux de Bézieux, le président du Medef, a dressé un tour d'horizon des sujets sociaux. Il a résumé ses priorités et ses inquiétudes pour 2023.
L'actualité sociale passe en priorité par la réforme des retraites. À ce sujet, Geoffroy Roux de Bézieux se dit globalement satisfait. "Certaines de nos propositions ont été reprises", se félicite le patron des patrons. Il retient notamment le principe une visite médicale renforcée de fin de carrière pour les salariés les plus exposés aux risques d'usure professionnelle. Elle sera rendue obligatoire à 61 ans pour permettre un départ anticipé à tous ceux qui ne sont pas en mesure de continuer à travailler et sont ainsi reconnus inaptes au travail.
L'organisation patronale ne souhaitait pas, en effet, le rétablissement des facteurs de pénibilité évincés en 2017 par la loi travail (charges lourdes, postures pénibles, vibrations et exposition aux produits chimiques), jugés trop

difficiles à mesurer. Ni même l'instauration pour certaines professions d'un principe de présomptions automatiques d'usure au travail, définies à partir des codes risques de la caisse AT/MP, comme la CFDT le proposait. Même si le Medef anticipe d'ores et déjà quelques départs négociés, avec à la fois la complicité du médecin du travail et de l'employeur. Voir la note complète sur la conférence de presse du Medef.

23) Étude "Développement des terminaux multimodaux en Ile-de-France" : comité de concertation du 19 janvier 2023

Dans le cadre de l'étude "Développement des terminaux multimodaux en Ile-de-France - Recherche et analyse de sites - Propositions d'actions", pilotée par la DRIEAT, nous avons participé au second comité de concertation élargie qui se tiendra, sous la présidence de Monsieur le Préfet PHILIZOT jeudi 19 janvier 2023. Ce comité a réuni une grande diversité d'acteurs publics et privés concernés par le développement du fret ferroviaire. Cette instance permet d'informer et d'échanger sur les résultats de l'étude et les enjeux du développement du transport combiné en général.

Cette étude a abordé deux sujets :

L'identification des sites les plus pertinents pour développer de nouveaux terminaux multimodaux ;

Le potentiel ferroviaire des sites bénéficiant d'un embranchement ferré dans le centre de l'agglomération avec un objectif de report modal de la logistique urbaine. Retrouver l'ensemble du dossier de séance et le powerpoint ici

24) En bref, ou vu dans la presse

Cette entreprise de transport d'élèves handicapés doit régler pour 35.000 euros de PV de stationnement

Une société, adhérente de l'OTRE et qui transporte chaque jour près de 350 élèves souffrant d'un handicap à Paris doit régler plus de 35.000 euros de PV de stationnement. A lire dans Capital, dans Yahoo Actualités, sur BFM

Grève du 19 janvier : les chauffeurs routiers vont-ils bloquer le pays ? a voir sur TF1

Seuls 4% des prêts garantis par l'Etat (PGE) rencontrent des difficultés de remboursement

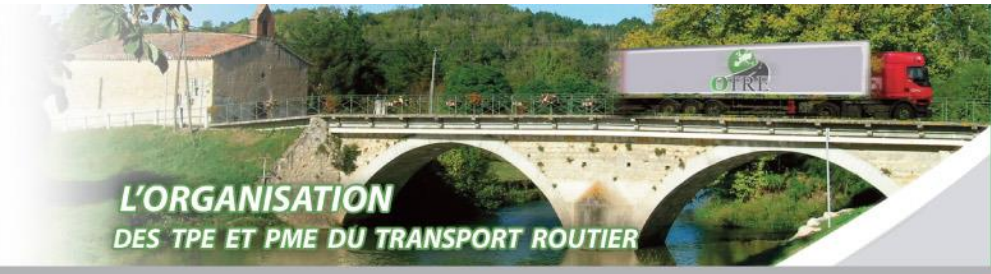
4% des prêts garantis par l'Etat (PGE) rencontrent des difficultés de remboursement, principalement de la part de petites entreprises et selon, Philippe Brassac, président de la Fédération bancaire française (FBF) « à peu près 25% des montants, en capital, ont été remboursés ».

Entre mars 2020 et juin 2022, près de 700.000 prêts garantis par l'Etat (PGE) ont été accordés par les banques pour un montant total dépassant 143 milliards d'euros. Ces prêts ont permis à de nombreuses entreprises de tenir le coup pendant la pandémie et de renflouer leur trésorerie à des conditions avantageuses, leur taux d'intérêt ne dépassant pas 2,5%, garantie de l'Etat comprise. A lire dans la Tribune. Lire aussi L'inquiétude plane sur la capacité des entreprises à rembourser les PGE en 2023

La start up Bary lève 1,5 Million d'euros auprès de H2P, principal investisseur du transport routier

La solution digitale qui transforme le site web des transporteurs en plateforme e-commerce lève 1,5 million d'euros. Elle prévoit de doubler ses effectifs pour accélérer la digitalisation du TRM (Transport Routier de Marchandises). Son ambition : atteindre 500 clients à l'horizon 2025 et générer à terme 1 milliard d'euros de chiffre d'affaires pour la profession.

Dans son projet de croissance, la start-up née à Bordeaux profite du soutien de la holding H2P, qui finance cette levée de fonds. Créée par les membres des principaux groupements de transporteurs, H2P est l'actionnaire de la bourse de fret B2PWeb et d'autres solutions orientées TRM. Son conseil de gouvernance, composé de présidents de groupements de transporteurs et de représentants des fédérations professionnelles, soutient la légitimité de Bary dans son milieu. Au travers de H2P, ce sont des milliers de transporteurs français qui investissent dans Bary, solution dont les clients deviennent actionnaires. A lire sur j'aime les start-up



OTRE ÎLE-DE-FRANCE

#ActualitéFiscale de notre partenaire ORCOM plébiscitée en 2022 et de retour pour une nouvelle saison.
La websérie #1minutePourComprendre, décrypte l'actualité fiscale 2023, et revient pour 5 épisodes, diffusés jusqu'au mardi 24 janvier. Pour ce 1er épisode, retrouvez les explications de Thomas VATINEL sur le Pacte Dutreil
Pour les recevoir directement par mail s'inscrire ici

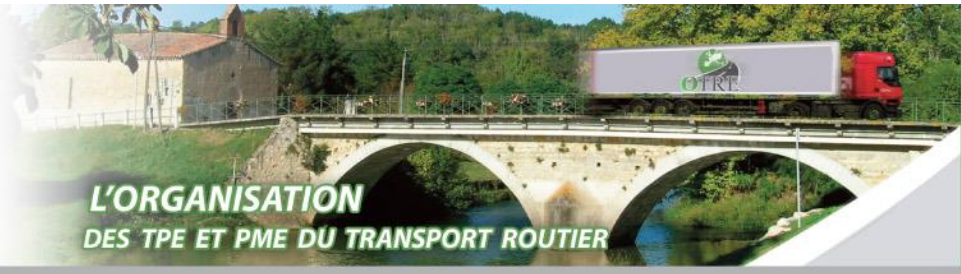
Transports Gagne reçoit 232 228 euros de primes CEE : Grâce aux certificats d'économie d'énergie (CEE), les Transports Gagne ont reçu 232 228 euros depuis 2018.
Pour cette société spécialisée dans le transport frigorifique depuis 1965, la réduction de l'empreinte carbone n'est pas prise à la légère. Ainsi, elle a investi dans des véhicules optimisés possédant des boîtes de vitesses robotisées, des déflecteurs latéraux et des pneus basses consommation, tout en les équipant de télématique embarquée. L'idée étant de maîtriser les coûts d'exploitation et d'optimiser le TCO (total cost of ownership) des véhicules, ou prix de revient kilométrique. A lire dans froid-news, et une démarche que vous pouvez tous entreprendre, secteur frigo ou pas, contactez notamment GRDF, Endesa ou votre gazier partenaire de l'OTRE, dès lors que vous renouvelez votre flotte en véhicules « propres »…

Electricité: des PME pourront bénéficier d'un rabais de TotalEnergies
Le prix sera de 280 euros du mégawattheure. Près de 6 000 clients seraient concernés
C'est un autre geste, au-delà de la ristourne à la pompe de l'année dernière. Mercredi 18 janvier, Patrick Pouyanné, PDG de Total, a affirmé que la firme allait « faire un rabais » sur les contrats de fourniture d'électricité conclus en 2022 au prix fort avec les petites et moyennes entreprises (PME). « Nous avons un certain nombre de PME qui sont concernées par des prix trop élevés, des contrats signés entre juillet et décembre, et nous allons leur proposer de pouvoir renégocier un contrat », a-t-il indiqué sur BFM Business à lire dans l'Opinion

Une logistique performante au service de la réindustrialisation et du verdissement de l'économie
L'importance des chaines d'approvisionnement et de distribution n'est pas une nouveauté. Dimension déterminante des armées depuis Jules César, la logistique a ensuite accompagné le développement de l'industrie et de la consommation de masse. Elle est devenue une fonction centrale de la société tout en restant largement invisible au quotidien, victime de son efficacité, suivant l'adage selon lequel « l'intendance suit ». Par Thomas Courbe, Directeur général des Entreprises (Ministère de l'Economie, des Finances et de la Souveraineté industrielle et numérique) et Thierry Coquil, directeur général des infrastructures, des transports et des mobilités (Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires)
La crise sanitaire a agi tel un rappel sur le caractère toujours stratégique de la logistique qui a approvisionné les magasins et acheminé des milliards de masques. Le conflit en Ukraine a renforcé ce constat. La logistique est un enjeu public majeur de souveraineté - pour disposer des ressources énergétiques, matières premières et composants essentiels - et de transition écologique. Sans une logistique plus durable, l'atteinte des engagements écologiques semble compromise : malgré des efforts, le niveau d'émission de CO_2 des transports de marchandises reste au-dessus de 1990 et représente plus de 10% des émissions totales. A lire dans la Tribune

600.000 TPE
Pour sauver les 600.000 très petites entreprises (TPE) qui consomment beaucoup d'électricité, le gouvernement a garanti aux boulangers, restaurateurs et autres artisans, un tarif de l'électricité en 2023 à 280 euros par mégawattheure en moyenne. Alors que le « partage des coûts » de cette mesure était évoqué avec les fournisseurs, un projet de décret est à lire dans la Tribune

François Asselin: «Certaines PME se retrouvent face à un mur énergétique»
«N'oublions jamais que ce sont les entreprises qui créent les richesses et les emplois et financent notre modèle social», rappelle François Asselin, président de la CPME à lire dans le Figaro



Réforme des retraites : le "projet est équilibré", selon la CPME
"La CPME, au moment où je vous parle, est plutôt favorable au projet porté par le gouvernement", a expliqué le président de la Confédération des PME (CPME) à sa sortie de Matignon.
Le président de la Confédération des PME (CPME) François Asselin a salué mardi 3 janvier un projet de réforme des retraites "équilibré", à la suite d'une entrevue avec Elisabeth Borne. "Ce projet de réforme est un projet équilibré" à partir du moment où parallèlement au relèvement de l'âge du départ en retraite "on prend en compte les carrières longues, on prend en compte les métiers qui physiquement sont plus exposés que d'autres", a déclaré le représentant patronal à sa sortie de Matignon. A lire dans Capital

Crise de l'énergie : pourquoi l'année 2023 sera encore plus critique pour l'Europe
En mars prochain, lorsque l'hiver sera passé, la crise gazière qui secoue aujourd'hui le Vieux continent paraîtra probablement bien loin. Et pourtant, le pire restera à venir, avertit l'Agence internationale de l'énergie dans un nouveau rapport publié ce lundi. Car l'Union européenne risquera alors de faire face à un déficit potentiel de près de 30 milliards de mètres cubes de gaz naturel, soit plus de 6,5% de sa consommation totale en 2021. Explications à lire dans la Tribune

Fédération professionnelle de cyclologistique
Il y a 2 mois, étaient rassemblés à Paris plus de 130 participants pour le lancement officiel de la Fédération professionnelle de cyclologistique. Découvrez aujourd'hui le compte-rendu illustré de la matinée
Accueil café et rencontre avec des acteurs de la cyclologistique (cyclologisticiens et fabricants de vélos-cargos, présents avec leur matériel) : Carton Plein, Fleximodal, Fludis, Groupe La Poste, Cargonautes (ex-Olvo)
3 questions à France Logistique : Anne-Marie Idrac
Table-ronde | Les partenaires du transport : Union des Entreprises Transport et Logistique de France (TLF : Jérôme Douy), Organisation des Transporteurs Routiers Européens (OTRE : Jean-Marc Rivera) et Fédération Nationale des Transports Routiers (FNTR : François Guitton)
Table-ronde | La filière vélo : Fédération des usagers de la bicyclette (FUB : Olivier Schneider), Association de Promotion et d'Identification des Cycles et de la Mobilité Active (APIC : Patrick Guinard), Union Sport et Cycles (USC : Virgile Caillet), mission parlementaire sur l'industrie du vélo en France (Florence Gall)
Table-ronde | La vision des collectivités : Ville de Paris (David Belliard), Groupement des autorités responsables de transport (GART : Franck Dhersin), ADEME (José Caire)
Discours de clôture : Clément Beaune, Ministre délégué chargé des Transports (Ministère de la Transition Ecologique). Découvrir le compte-rendu de la matinée du 9/11

Zones à faibles émissions (ZFE), le malaise qui monte
Vous êtes dehors ou vous êtes dedans. Soit vous faites partie des « automobilistes-périurbains-contraints-de-circuler en-voiture », soit vous êtes un « citadin-privilégié-qui-peut-se-permettre-de-prendre-le-bus et-de-rouler-à-vélo ». Si l'on se fie au traitement médiatique des ZFE (zone à faibles émissions) créées dans une dizaine de grandes villes le 1er janvier, elles dressent un mur entre habitants des métropoles et les autres. Lire dans le Monde
ZFE : la réglementation s'accélère, les métropoles décélèrent
Depuis le 1er janvier 2023, les onze plus grandes villes françaises interdisent à la circulation les véhicules non-classés et étiquetés Crit'Air 4 et 5, avec des exceptions plus ou moins marquées. Malgré la mort de 47.000 Français en 2021, un décret publié à Noël est venu semer la zizanie. De même que les groupes de travail, prêts, primes et surprimes, promis par le gouvernement, tardent à se déployer. Tour d'horizon à Bordeaux, Brest, Lille, Lyon, Montpellier, Nantes, Paris, Rennes, Rouen, Strasbourg et Toulouse. A lire dans la Tribune
La logistique du dernier kilomètre bousculée par les zones à faibles émissions
L'avènement des ZFE et la chasse aux véhicules polluants imposent aux entreprises du transport et de la logistique de revoir leurs flottes de véhicules pour accéder aux centres-villes. Ils se confrontent à la pénurie de véhicules disponibles, mais ils peuvent désormais compter sur le fluvial, la cyclologistique et les entrepôts de taille intermédiaire. LES ECHOS

Un « Chèque efficacité énergétique » pour les petites entreprises franciliennes
La Région encourage les entreprises franciliennes de moins de 20 salariés à s'adapter à la hausse des coûts de l'énergie, tout en accentuant leur performance énergétique. Elle leur accorde jusqu'à 5.000 euros pour réduire leur consommation d'énergie et d'eau, leur production de déchets, etc, toujours pas éligible aux transporteurs, et à retrouver sur le site de la Région. En revanche nous travaillons à une aide spécifique dédiée aux transporteurs

Voiture électrique : à Paris, une forte revalorisation du prix de recharge sur les bornes publiques
Sur le réseau Belib', le prix payé pour parcourir 100 kilomètres avec un véhicule électrique peut apparaître légèrement supérieur à celui d'une voiture thermique de gabarit moyen. LE MONDE

Le dispositif des 1000 taxis accessibles pour les JOP2024 est complet
L'Etat subventionne l'achat de taxis accessibles, en particulier aux personnes en fauteuil roulant sur la région capitale, dans l'objectif d'augmenter le parc en vue de l'organisation des Jeux Olympiques et paralympiques de 2024. Cet été a été publié l'arrêté qui fixait les caractéristiques techniques d'accessibilité Arrêté du 9 août 2022. Depuis, deux nouveaux textes complètent le dispositif, d'une part le décret du 30 décembre 2022 relatif aux aides à l'acquisition ou à la location de véhicules peu polluant et l'arrêté définissant notamment les pièces justificatives (arrêté modifiant l'arrêté du 29 décembre 2017). Le dispositif est complet et concerne les 1 000 premiers dossiers déposés.

Des routes et autoroutes transférées à seize départements et trois métropoles
La décision du ministre des Transports Clément Beaune sur ces transferts prévus par la loi de décentralisation du 21 février 2022, dite « 4D », a été publiée au Journal officiel du dimanche 8 janvier. Elle liste les 19 autoroutes et 36 routes nationales dont 16 départements et les métropoles de Lyon, Dijon et Toulouse récupèrent la gestion, ainsi que celles mises à disposition des régions Auvergne Rhône-Alpes, Grand Est et Occitanie. Le ministère avait publié fin décembre le décret précisant les modalités de calcul de la compensation par l'État des charges de fonctionnement.

Pollution de l'air : les politiques en vigueur ne suffiront pas à atteindre les objectifs du protocole de Göteborg pour 2050
C'est ce qu'établit un rapport des Nations unies, rendu public le 16 décembre 2022, qui évalue la version amendée du protocole. Signée en 2012 par 26 parties, uniquement des pays européens ou nord-américains, elle fixe des objectifs de réduction des émissions des principaux polluants atmosphériques (dioxyde de soufre, oxydes d'azote, ammoniac, composés organiques volatils et particules fines de type PM2.5). À horizon 2050, l'objectif fixé est de ne pas dépasser les seuils critiques pour les écosystèmes et pour la santé humaine. Pour atteindre ces ambitions, les auteurs du rapport prônent des mesures supplémentaires dans plusieurs secteurs clé : l'agriculture, l'énergie, le transport routier et maritime, ou encore les décharges, entre autres. Malgré ce constat négatif, le rapport souligne aussi une baisse « considérable » des émissions polluantes dans l'atmosphère au cours des 20 dernières années, avec un dépassement des objectifs qui étaient fixés à horizon 2020. Pour beaucoup de parties signataires, la réduction des émissions d'ammoniac, issues principalement du secteur agricole, demeure toutefois « un défi majeur ».

Énergie : le gouvernement promet des prix plafond aux TPE
Les fournisseurs d'énergie ont accepté de garantir aux petites entreprises un tarif moyen de l'électricité de 280 euros le mégawattheure (MWh) en 2023. Cette ristourne doit être « cofinancée » par l'Etat et fournisseurs d'électricité, a annoncé dimanche Olivier Klein. LES ECHOS

Factures d'électricité : pourquoi les PME s'estiment lésées
Alors que leurs factures d'énergie ont explosé, les petites et moyennes entreprises (PME) demandent à recevoir le même soutien que les toutes petites entreprises, lesquelles bénéficieront dès ce mois-ci d'un tarif encadré par

l'État. Et pour cause, certaines d'entre elles craignent que la distorsion de concurrence ne finisse par les achever, malgré une baisse conséquente des prix sur les marchés. LA TRIBUNE

Coût de l'électricité: les PME ne bénéficieront pas du bouclier tarifaire accordé aux petites entreprises

La ministre déléguée aux PME, Olivia Grégoire, a affirmé ce lundi que le dispositif de tarif garanti de l'électricité pour les TPE ne pouvait pas s'appliquer « dans la même ampleur » aux PME, pour lesquelles seront « plutôt » trouvées des solutions au « cas par cas ». à lire dans la Tribune

Intéressement, participation, prime : les PME au pied du mur

Face à un pouvoir d'achat mis en difficulté par l'inflation, l'exécutif veut pousser les dirigeants à associer les salariés à la performance de l'entreprise. Malgré une simplification des dispositifs, les petites et moyennes structures s'en emparent peu. L'extension de la participation pour les moins de 50 salariés est sur la table, tout comme le dividende salarié. LES ECHOS

Partage de la valeur : « Il faut en finir avec cette résistance du patronat »

Présidente d'honneur du Conseil supérieur de l'Ordre des experts-comptables, et dirigeante du cabinet Bricard Lacroix & Associés, Agnès Bricard a été nommée par l'exécutif en février 2022 pour promouvoir l'intéressement, la participation et les autres leviers de partage des richesses auprès des PME-TPE. LES ECHOS

Pourquoi la vague de défaillances d'entreprises n'a pas déferlé sur la France

Malgré la crise économique, les entreprises se montrent résilientes. L'aide de l'État n'explique pas tout. LES ECHOS

Carburants : la fin des remises fait s'envoler les prix à la pompe, l'essence bondit de 19 centimes

Les ristournes de TotalEnergies et de l'État ont pris fin le 1er janvier. La facture du plein a donc logiquement augmenté.LE FIGARO

Le nouveau texte européen sur les temps de repos des conducteurs de services occasionnels d'autocar prévu pour mi-mars

C'est le calendrier envisagé à ce stade par la Commission pour la présentation de ce projet de règlement. Ce dossier social est sensible. Il s'agit pour la Commission de savoir jusqu'où elle assouplit les règles du transport régulier de voyageurs issues du paquet routier adopté en juillet 2020, pour les rendre applicables au transport occasionnel. Cela concerne, par exemple, les cars de tourisme. L'exécutif européen rouvre ainsi le règlement sur les temps de repos et de conduite qui avait été âprement négocié. Les syndicats sont inquiets de l'initiative : « Nous craignons une extension masquée du temps de conduite à travers des dérogations, alors qu'il y a déjà un problème de fatigue des conducteurs », souligne la Fédération européenne des syndicats de transport routier (ETF). Une consultation a eu lieu jusqu'en février 2022 sur le sujet (voir l'étude d'impact initiale).

Sécurité routière : les chiffres de 2021 dans 42 États de l'OCDE

Le Forum international des transports, sous l'égide de l'OCDE, a publié, fin 2022, son rapport sur la sécurité routière dans les États faisant partie de son groupe de travail sur le sujet, dont la France. L'année 2021 reste une année « anormale », peut-on y lire, car le trafic a augmenté par rapport à 2020 dans les dix États qui ont fourni les données 2021, mais il reste en deçà de 2019. Il est de 9 % inférieur à 2019 pour la France. Concernant la mortalité routière, la France a enregistré 2 944 décès, soit une baisse de 11,1 % par rapport à la moyenne entre 2017 et 2019. Elle se retrouve à peu près en milieu de tableau, en matière de morts par milliard de véhicule-kilomètre, de morts pour 100 000 habitants ou encore par dizaine de milliers de véhicules enregistrés. En France, comme dans quinze des vingt-six pays qui ont fourni ces données-là, les routes rurales sont les plus meurtrières (60 % des décès).

Transports en Ile-de-France: l'Assemblée veut tirer les choses au clair
Et si le Palais Bourbon se penchait sur les désordres de la RATP, propose Sacha Houlié, président de la commission des lois ? L'OPINION

Métro, bus, RER : pourquoi le retour à un trafic à 100% en 2023 n'est pas simple
Les opérateurs des transports sont convoqués ce vendredi par Île-de-France Mobilités pour détailler les modalités du retour à un service normal. La montée en charge devrait prendre plusieurs mois. LE PARISIEN

La leçon de résilience des entreprises françaises
Elles continuent de grandir et de s'adapter aux crises qui se succèdent. L'OPINION

Rapport du COI : pour Clément Beaune, le scénario de planification écologique donne une direction précieuse
Lors des vœux de l'Union des transports publics et ferroviaires (UTP) le soir du 12 janvier, le ministre des Transports a confirmé que le rapport du Conseil d'orientation des infrastructures comporte un scénario dit de « planification écologique », comme le dévoilait Contexte début décembre. Il n'est cependant pas encore acquis que ce sera le scénario privilégié par le gouvernement. Les réunions interministérielles se poursuivent, expliquent plusieurs sources. Le rapport sera remis « prochainement » à la Première ministre, a fait savoir Clément Beaune, confirmant l'hypothèse du moment. Mais il ne s'est pas risqué à donner une date précise. Ensuite, « gouvernement et Parlement auront à faire des arbitrages » afin d'aboutir à « une programmation d'ici l'été », a expliqué Clément Beaune. Prendra-t-elle la forme d'une loi ? « Je ne sais pas », s'est contenté de répondre le ministre. En outre, il espère pouvoir lancer les négociations sur les volets mobilités des contrats de plan État-régions dès février afin de les finaliser comme prévu d'ici l'été.

Zones à faibles émissions : ni moratoire ni suppression malgré les manœuvres du RN pour convaincre LFI et LR
Le texte, déposé par le RN pour supprimer les ZFE, a été rejeté le 12 janvier en séance publique à l'Assemblée. La majorité, les écologistes, les socialistes et les communistes ont fait supprimer son article 1er (qui prévoyait la disparition des ZFE), le vidant de sa substance. Mais sans le soutien de LFI, dont les effectifs clairsemés n'ont pas participé au scrutin pour éviter une prise de position délicate : voter avec leurs alliés de la Nupes aurait fait tomber leur propre proposition d'instaurer un moratoire sur les ZFE tant que des alternatives (transports en commun, véhicules propres) ne seront pas disponibles à un coût abordable. Mais voter contre les aurait placés du côté du RN, puisque ce dernier a proposé une réécriture de sa proposition de loi (« suspension » au lieu de « suppression ») « pour essayer de trouver des terrains de compromis » avec LFI et LR. Une manœuvre jugée « opportuniste » par la quasi-totalité du reste de l'hémicycle. « Cette PPL a le mérite de soulever les bonnes questions », a en revanche déclaré le Républicain Nicolas Ray. Sept sur (seulement) huit votants LR se sont ainsi prononcés comme le RN contre la suppression de l'article 1er.

Fin des véhicules thermiques en 2035 : la Commission évaluera au « cas par cas » les mesures des États voulant aller plus vite
« Ces initiatives nationales doivent être en lien avec les règles du marché intérieur européen. Les mesures considérées comme de la régulation technique conformément à la directive de 2015 doivent être notifiées à la Commission pour déterminer si elles constituent une barrière au marché et seront étudiées au cas par cas », répond l'exécutif européen, le 12 janvier, à une question écrite d'une députée écologiste danoise sur la possibilité ou non de son pays de sortir de la vente des véhicules thermiques avant la date prévue par les législateurs européens. Le projet de règlement sur les émissions de CO_2 des voitures, tel qu'amendé par le Conseil et le Parlement dans leur accord du 24 octobre, mentionne cette possibilité pour les États d'aller plus vite. Dans ce cas, peut-on lire dans l'exposé des motifs du texte, « la Commission doit identifier les options pour faciliter cette transition et réfléchir au besoin de mesures additionnelles allant dans le sens de ces projets ». L'accord sur ce règlement doit encore être avalisé par le Parlement.

Zones à faibles émissions : une révision des vignettes Crit'air écartée par Christophe Béchu en attendant Euro 7

Face à la sénatrice Elsa Schalck (LR) le 10 janvier, le ministre de la Transition écologique a reconnu que « la vignette ne repose aujourd'hui que sur les particules fines et les dioxydes d'azote », sans tenir compte « de l'abrasion liée au freinage et au poids ». Mais « l'Europe va y remédier avec la nouvelle norme Euro 7 », a-t-il ajouté. « À l'issue de cette norme, nous aurons sans doute à réinterroger ce que sont les vignettes, mais le faire par anticipation n'a pas de sens. […] Le sujet est sur les véhicules tangents, qui pourraient basculer d'un côté à l'autre […], il est de constater que certains véhicules qu'on pourrait considérer comme propres ne le sont finalement pas tant que cela », a-t-il précisé. La refonte du dispositif a été recommandée en octobre 2022 par la mission flash sur les ZFE lancée à l'Assemblée. Elle préconisait également d'intégrer les zones portuaires aux ZFE. En la matière, « l'une des pistes est de travailler avec les collectivités volontaires pour voir si certaines veulent aller plus loin que les réglementations européennes et internationales », explique l'entourage de Christophe Béchu. Alors que d'autres travaux sont menés jusqu'à juin sur l'harmonisation des règles et les mesures d'accompagnement, les associations Respire, Clean Cities et La Fabrique des mobilités ont annoncé le 11 janvier qu'elles publieraient à cette échéance leur propre livre blanc sur la mise en œuvre des ZFE.

Loi climat et résilience : les mesures « les plus emblématiques » du volet « se déplacer » toujours sans texte d'application

Le constat a été formulé le 11 janvier en commission du Développement durable par Laurence Maillart-Méhaignerie (Renaissance) et Sylvain Carrière (LFI), rapporteurs de la mission de contrôle de l'application du texte issu de la Convention citoyenne pour le climat. Du côté des transports, « plusieurs dispositifs d'importance demeurent encore inopérants » faute de mesures réglementaires, souligne le député LFI. C'est le cas du prêt à taux zéro dans les zones à faibles émissions (ZFE), dont l'expérimentation aurait dû commencer le 1er janvier 2023 et qui n'est pas encore mis en œuvre faute de décret incitant les entreprises à le proposer (contre un crédit d'impôt) et d'une garantie de l'État. Concernant cette dernière, c'est « une question de jours », a assuré le ministre de la Transition écologique, Christophe Béchu, devant les sénateurs le 10 janvier. Parmi les autres textes attendus, l'expérimentation de voies réservées à certains véhicules pour desservir les ZFE « fait toujours l'objet de travaux préparatoires ». L'accès des autorités organisatrices de la mobilité aux données de déplacements est aussi en réflexion, car il « soulève des problématiques juridiques majeures » de protection des données. Quant au soutien à l'installation de bornes de recharge dans les copropriétés, il « nécessite […] deux arrêtés supplémentaires ». Enfin, la publication du décret interdisant les vols domestiques si une alternative en train existe en moins de 2 h 30, dont la consultation s'est terminée le 10, est imminente. Voir l'échéancier des textes réglementaires.

Agnès Pannier-Runacher « espère » présenter en juin la loi de programmation énergie climat

C'est ce qu'a annoncé la ministre de la Transition énergétique au Sénat le 11 janvier. Mais elle ne sait pas encore si son examen commencera à la Chambre haute ou à l'Assemblée. Cette loi quinquennale doit fixer « les priorités d'action » de la France pour atteindre l'objectif européen de réduction des émissions de gaz à effet de serre d'au moins 55 % en 2030, explique le gouvernement. Elle devrait tenir compte des travaux menés actuellement dans le cadre de la planification écologique (feuille de route de décarbonation, Conseil national de la refondation, etc. Relire notre infographie). Elle sera suivie de la troisième stratégie nationale bas carbone, qui encadre notamment la consommation d'énergie et les émissions du secteur des transports, et de la troisième version de la programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE 3), qui comporte également des orientations en matière de politique de transport.

Pour TDIE, les politiques de transports doivent « se polariser sur la route »

Le Conseil scientifique du think tank publiera le 16 janvier une note sur « l'avenir » des politiques de transports dans un contexte de nécessaire transition écologique. « Il faut passer de la notion d'efficience à la notion de sobriété », ne pas regarder « seulement l'offre mais aussi la demande de mobilité », a notamment expliqué le

rédacteur principal de l'étude, Yves Crozet, devant la presse le 10 janvier. « 80 % des colloques portent sur les transports collectifs, mais ce n'est pas la majorité des déplacements […]. Il faut parler de la route », a-t-il souligné. Pour TDIE, les progrès techniques comme l'électrification « ne suffiront pas à atteindre » les objectifs climatiques. Pour rendre acceptable la « régulation » de la mobilité, le think tank appelle à promouvoir le « bien commun » (la qualité de l'air ou le partage de la voirie, par exemple) et à affecter les taxes prélevées sur les mobilités. L'association estime que tout « le système actuel de financement des mobilités va devoir se transformer », à commencer par celui de la route. Côté infrastructures, l'entretien et la modernisation des réseaux existants sont à privilégier à l'investissement, plaide Yves Crozet. Ces travaux seront mis en débat le 30 janvier.

Jeux olympiques 2024 : La Cour des comptes alerte sur les risques qui pèsent sur les transports dans le cadre des Jeux olympiques
Avec la sécurité, ce sont les deux dossiers pour lesquels il « rest[e] des défis à relever et [qui] doivent faire l'objet d'une vigilance particulière des pouvoirs publics et du comité d'organisation ». Dans un rapport d'étape sur la préparation des Jeux de Paris 2024 présenté à l'Assemblée le 10 janvier, obtenu par l'AFP et Le Monde et qui sera rendu entièrement public le 11, la Cour note que certains projets « présentent des risques majeurs du fait de calendriers d'ores et déjà tendus et sans véritable marge de manœuvre ». Le prolongement du RER E (projet Eole) et le réaménagement de la porte Maillot sont notamment pointés du doigt. Si ces infrastructures n'étaient « pas achevées pour les Jeux, il en résulterait une tension difficilement soutenable sur les lignes fortement sollicitées, avec les risques associés d'incidents et d'engorgements pour les usagers du quotidien », avertit la Cour. Dans sa quinzaine de recommandations, elle incite les pouvoirs publics et les différents opérateurs des transports franciliens à finaliser au plus vite les plans de transport. En l'absence de visibilité sur les dépenses de transports à la charge de l'État et des collectivités, la Cour dit, à ce stade, être incapable « d'établir le coût global des Jeux et son impact total sur les finances publiques ».

Crise de l'énergie : plus d'une ETI sur quatre risque de rester sur le carreau
Pour 27% des 5.500 entreprises de taille intermédiaire françaises, la crise de l'énergie risque d'avoir des effets « destructeurs », alerte à La Tribune le syndicat des ETI (METI). Car les réponses apportées par le gouvernement ne suffiront pas à compenser l'envolée des tarifs, à moins de revoir les conditions d'accès au guichet d'aide au paiement des factures de gaz et d'électricité, fait valoir l'organisation.LA TRIBUNE

Coût de l'énergie : le patron du Medef appelle les entreprises à s'adapter
A contre-courant de plusieurs organisations professionnelles qui demandent des aides du gouvernement pour supporter la flambée des prix de l'énergie, Geoffroy Roux de Bézieux a indiqué dimanche qu'il revient aux entrepreneurs de surmonter ces difficultés. LES ECHOS

Biogaz : TotalEnergies triple ses objectifs de production
Le groupe vient d'ouvrir la plus grande unité de gaz vert en France, dans les Pyrénées-Atlantiques, et multiplie les projets dans le monde. L'usine BioBéarn «injecte du biométhane dans le réseau depuis mercredi». A lire dans la Croix et LE FIGARO

L'indemnité carburant peut être demandée à partir de ce lundi 16 janvier : voici comment l'obtenir
Cette indemnité d'un montant de 100 euros sera attribuée à seize millions de Français à partir de ce lundi. Le Figaro répond à vos questions sur ce dispositif. LE FIGARO

Hausse des salaires : dans les PME, «nous ne pouvons pas nous aligner sur une inflation à 6,5%»
Les dirigeants de petites et moyennes entreprises doivent trouver des solutions innovantes pour fidéliser leurs salariés, dans un contexte où les marges de manœuvre sont extrêmement minces. LE FIGARO

Emploi en ligne : l'inquiétante chute des candidatures
Avec une hausse de 72% des opportunités mais une baisse de près de 50% du volume de candidatures, publier une offre d'emploi n'est plus suffisant pour recruter, selon les données du baromètre annuel de l'emploi en ligne réalisé par Golden Bees. LE FIGARO

Quels sont les cadres les plus touchés par le chômage ?
Une étude inédite réalisée par Pôle Emploi et l'APEC liste les profils particulièrement fragilisés sur le marché de l'emploi. LE FIGARO

Les TPE-PME face au serpent de mer du « choc de simplification »
Malgré des avancées dans l'allégement et la simplification des procédures, les PME françaises continuent à se plaindre de normes trop lourdes. LES ECHOS

Le Medef et l'Afep souhaitent renforcer la stratégie RSE des entreprises cotées
Depuis près de trente ans l'Afep et le Medef fixent leurs recommandations sur le gouvernement d'entreprise à l'attention des sociétés cotées. Une version révisée de ce code commun où il s'agit d'accélérer la dynamique RSE de ces entreprises a été publiée. A lire sur Makeamove

JO : le calendrier se tend, alerte la Cour des comptes
Transport, sécurité, budget: la Cour des comptes tire la sonnette d'alarme sur l'organisation des Jeux olympiques qui doit passer à une phase plus opérationnelle. L'OPINION

Ouverture à la concurrence dans les bus : l'imbroglio parisien
Le gouvernement et les élus franciliens se déchirent sur la fin du monopole de la RATP. LE FIGARO
Valérie Pécresse : «Il y aura toujours un prétexte pour ne pas ouvrir les bus parisien à la concurrence»
Pour la présidente de la région Île-de-France et d'ÎDFM, la RATP est un monopole défaillant. LE FIGARO

La hausse des taux inquiète les entreprises et incite les banques à la vigilance
Face à la remontée des taux d'intérêt, certaines PME ont anticipé des financements pour tenter de limiter l'impact. LE MONDE

Repos dans les camionnettes : la Commission veut poursuivre sa procédure contre la France
Selon plusieurs sources, l'exécutif européen compte prochainement envoyer à Paris son dernier avertissement avant la saisine de la Cour de justice de l'UE sous forme « d'avis motivé », car elle estime que la mesure française sur l'interdiction du repos des conducteurs dans les camionnettes est contraire à la réforme européenne du transport routier de 2020. Ce paquet routier interdit le repos hebdomadaire normal de 45 heures dans les poids lourds et prévoit que la mesure pourrait éventuellement s'appliquer aux véhicules utilitaires légers à partir de 2026. Mais la France a anticipé cette date et applique aussi l'interdiction du temps de repos journalier, argue la Commission (relire notre article sur ses griefs) et Paris semble camper sur ses positions. Cette décision devra être adoptée par le collège des commissaires dans le cadre de l'un des prochains paquets mensuels d'infractions au droit de l'UE. Ce n'est pas la première fois que la France va au bras de fer avec Bruxelles sur ce terrain. En 2017, elle avait justement obtenu gain de cause devant la Cour sur l'interdiction du repos des routiers dans la cabine de leur camion.

Stuart relaxé pour travail dissimulé, mais condamné pour prêt de main-d'œuvre illicite
En septembre 2022, le parquet du tribunal correctionnel de Paris avait requis 375 000 euros d'amende à l'encontre de la plateforme de livraison – propriété du groupe La Poste – pour travail dissimulé et prêt de main-d'œuvre illicite. Stuart a été relaxé le 12 janvier sur le volet du travail dissimulé, rapporte Le Parisien. Le tribunal a

estimé que les éléments en sa possession « étaient insuffisants pour acquérir la conviction qu'une relation de salariat unissait les livreurs aux plateformes ». Sur le volet du prêt de main-d'œuvre illicite, Stuart est condamné avec sursis à 50 000 euros d'amende et son fondateur, Benjamin Chemla, à 10 000 euros.

Clément Beaune propose une nouvelle instance de discussion entre l'État et les autorités organisatrices

Le ministre des Transports a proposé, à l'occasion des voeux du Gart du 18 janvier, aux élus locaux de réfléchir à une « conférence nationale des transports » qui rassemblerait le ministère, des représentants du gouvernement, du Gart, de Régions de France ou encore de France urbaine, et se réunirait à intervalles réguliers pour évoquer les sujets du moment. Clément Beaune souhaite pouvoir « mettre les désaccords sur la table, diffuser les bonnes pratiques, faire des diagnostics communs et se voir tout simplement dans un cadre posé, serein ». Il s'inspire pour cela d'un dispositif qui existe déjà en Allemagne pour réunir l'État et les Länder. Il estime qu'un lieu pour se « parler régulièrement » permettrait « d'éviter des tensions parfois inutiles » et que la séquence qui s'ouvre sur l'élaboration de la programmation des investissements dans les infrastructures est une « bonne occasion » de le faire. Interrogé par quelques journalistes, dont Contexte, sur le calendrier, Clément Beaune a estimé qu'il « serait bien » qu'une réunion de ce type se tienne « d'ici la fin du premier trimestre ».

Le travail se poursuit pour répartir les 100 millions d'euros d'aides octroyées aux autorités organisatrices de mobilité

Lors des voeux du Gart le 18 janvier, le président du groupement, Louis Nègre, a exposé une répartition un peu différente de celle évoquée en décembre. Les représentants des autorités organisatrices proposent que 20 % de l'enveloppe soient fléchés vers celles qui ont la plus faible densité de population, afin d'éponger la hausse du prix du carburant de leur réseau. Les 80 % restants seraient consacrés à l'absorption de la hausse des prix du gaz et de l'électricité. Selon le ministre des Transports, Clément Beaune, qui était présent, ces discussions sont « en train d'aboutir ». Cette somme de 100 millions d'euros (et 200 millions pour Ile-de-France Mobilités) a été annoncée par l'État début décembre pour aider les autorités à affronter la hausse de leurs coûts et éviter une trop forte envolée des tarifs pour les usagers.

La Commission ouvre une « enquête approfondie » sur les aides d'État à Fret SNCF

Elle craint que certaines mesures « octroyées pendant la période 2007 – 2019 ne soient pas conformes aux règles de l'UE en matière d'aides d'État », résume-t-elle le 18 janvier. Fret SNCF « est constamment déficitaire, sauf en 2021. Pendant la période allant de 2007 à 2019, ses pertes ont été continuellement couvertes par sa société mère, SNCF, au moyen d'avances de trésorerie intragroupe, qui constituent des ressources publiques en raison de l'actionnariat et du contrôle étatiques ». Parmi ces aides, l'annulation de la dette financière de Fret SNCF de 5,3 milliards, avant sa transformation en société commerciale le 1er janvier 2020, rappelle l'exécutif européen. Le ministre des Transports, qui a évoqué ce dossier avec la vice-présidente de la Commission Margrethe Vestager le 16 janvier, dit aborder cette procédure dans un « esprit coopératif et déterminé ». Il rappelle que la démarche de la France s'inscrit dans le Pacte vert européen, car elle « a accompagné la poursuite de la transition d'un acteur clé dans la réponse à l'urgence climatique et au développement d'une solution de transport décarbonée ».

Le premier des 600 nouveaux radars urbains de 2023 vient d'être installé

L'année 2023 qui marquera le vingtième anniversaire des radars automatiques sera également l'année de la mise en service des premiers radars urbains. Et il faudra ouvrir l'œil pour repérer ces nouvelles petites boîtes grises qui sont la plupart du temps fixées sur des lampadaires à plusieurs mètres de haut.

Les quelques cabines déjà installées depuis 2021 seront rejointes par de nombreuses autres au cours de l'année et la première d'entre-elles vient d'être posée près de Belfort. A lire sur Radar-auto.com

Retraites : les trois victoires du patronat

Le Medef, la CPME et l'U2P ont usé de multiples stratégies dans les concertations pour la réforme des retraites. Appels à « tous les étages de la République », propositions volontaristes ou pied sur le frein… les organisations patronales ont gagné des batailles substantielles, avant le passage du texte au Parlement. LES ECHOS

2022, année record pour la méthanisation francilienne : un pas de plus vers l'indépendance énergétique des territoires

En 2022, la filière méthanisation francilienne a enregistré sa plus grande progression avec 20 nouvelles installations mises en service (11 mises en services en 2021), ce qui porte le total à 62 unités en fonctionnement en Île-de-France au 1er janvier 2023.

La quasi-totalité de ces nouvelles installations sont portées par des collectifs d'agriculteurs et 85% sont implantées en Seine-et-Marne, département pionnier en matière de production de gaz vert.

Représentant un investissement total au démarrage de près de 122 millions d'euros, ces 20 nouvelles installations de méthanisation francilienne ont reçu le soutien financier de la Région Île-de-France pour près de 11 millions d'euros au total, de l'ADEME Île-de-France à hauteur de 6,3 millions d'euros et du Département des Yvelines pour 360 000 euros. En savoir plus sur le site de l'AREC

Gaz : pourquoi il va falloir vider en partie les stockages en France alors qu'ils n'ont jamais été aussi pleins

Au 15 janvier, les stockages de gaz français étaient encore remplis à 80%. Du jamais-vu dans l'histoire récente. Pourtant, ces stockages devront être en partie vidés, en raison de contraintes techniques : les nappes aquifères dans lesquelles sont introduites les molécules de gaz naturel ont besoin de respirer pour maintenir leurs performances les hivers prochains. D'après les experts, les niveaux pourront être baissés suffisamment, mais cela implique « un beau défi de gestion », reconnaît C. MacGregor, directrice générale d'Engie à lire dans la Tribune

Le moral des chefs d'entreprises

Sondage GROUPE IFOP pour le Mouvement des Entreprises de France, les principaux enseignements : la crise énergétique et la crainte de mouvements sociaux contribuent à une préoccupation plus forte des chefs d'entreprises, qui n'entame pourtant pas leur confiance en leur capacité à surmonter la crise.

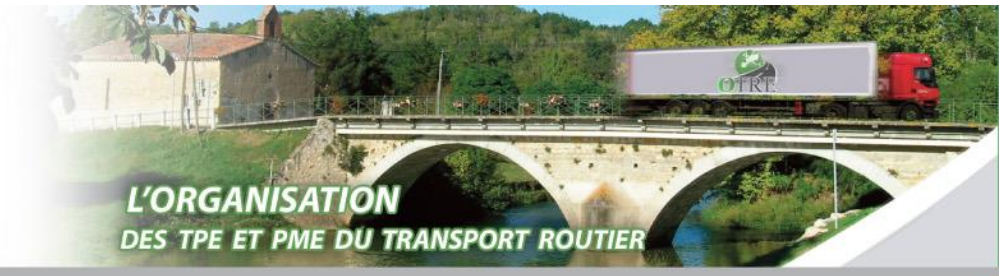
Si la situation financière des entreprises est évaluée un peu moins positivement par rapport à l'an passé par leurs dirigeants, ces derniers se montrent rassurants malgré la conjoncture sur le maintien de leur activité. Les chefs d'entreprises émettent ainsi des réserves vis-à-vis des évolutions prévues au sein de leur entreprise et privilégient davantage le statu quo. Lien vers le document

La DGCCRF met fin à une pratique de partage de marchés publics de transport routier dans le département de la Saône-et-Loire

Le 19 janvier 2022, la DGCCRF a rendu publique une communication relative aux pratiques anticoncurrentielles relevées sur les marchés publics du transport routier dans le département de la Saône-et-Loire, à la faveur de laquelle on apprend qu'elle a sanctionné deux entreprises, à hauteur de 82 500 € pour la première et de 59 000 € pour la seconde, pour avoir, à l'occasion de la constitution un groupement momentané entre elles afin de répondre en commun à sept lots dans le cadre de deux appels d'offres concernant deux acheteurs publics du département, conclu un accord de répartition de marchés qui s'est traduit par le fait que ces entreprises ne se sont pas fait concurrence sur 23 des 27 lots pour lesquels elles se présentaient comme candidats individuels.

Si, au cas présent, la légitimité du groupement constitué par les deux sociétés sur les lots sur lesquels elles ont soumissionné en commun, n'a pas été remise en cause, il leur était reproché d'avoir « figé » la concurrence de manière contractuelle pour les lots sur lesquels elles avaient décidé de ne pas se grouper, au sein des deux marchés publics concernés.

L'accord entre ces deux entreprises a été qualifié d'anticoncurrentiel du fait de l'étendue disproportionnée de son champ d'application et de sa durée excédant ce qui était nécessaire.



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

30 janvier 2023 de 10 à 12h CONFÉRENCE ADAPTATION AU CHANGEMENT CLIMATIQUE DANS LES TERRITOIRES**.** France Stratégie et l'Institut de l'Économie pour le Climat (I4CE) organisent un événement pour faire le point sur les ambitions des politiques publiques d'adaptation, et leur nécessaire montée en puissance. Inscription ici

Mardi 31 janvier 2023 de 8h30 à 18h30 « LA ROUTE, GRAND IMPENSÉ DE LA TRANSITION ? » à l'auditorium du Musée Guimet, 6 place d'Iéna, 75016 Paris avec François Gémenne, politologue, co-auteur du dernier rapport du GIEC, auteur de « L'écologie n'est pas un consensus » (Fayard, 2022).

1er et 2 février 2023 : HyVolution 2023 : le marché émergent de l'hydrogène s'accélère et semble chaque jour plus prometteur. Les acteurs de l'hydrogène, plus que jamais, ont besoin de contacts. C'est dans ce contexte qu'HyVolution s'affirme comme le rendez-vous incontournable des professionnels de l'hydrogène en France et dans toute l'Europe. Cet événement représente le rendez-vous incontournable des acteurs de l'hydrogène en France et en Europe. Il réunira 200 exposants et marques. En savoir plus sur mobilitymakers

Forum 3 au Salon Hyvolution Paris 2023

L'AREC, département énergie climat de L'Institut Paris Region, qui anime Le Club Hydrogène Île-de-France, a réalisé une étude pour identifier et analyser les écosystèmes territoriaux hydrogène potentiels sur le territoire francilien.

Après un rappel des éléments forts de la stratégie hydrogène de la Région Île-de-France, ce forum sera l'occasion de présenter les principaux enseignements de cette étude et d'illustrer concrètement cette notion à travers un retour d'expérience. En savoir plus ici

Mardi 7 février 2023 : événement annuel EVE Adaptation, formation, innovation : comment les entreprises agissent-elles pour la transition écologique du secteur du transport ? informations ici

mercredi 8 février 2023 Salons du restaurant du Sénat Soirée Annuelle de la CPME Paris

9 février 2023 : webinaire du MAP, l'observatoire des experts de la mobilité sur le thème de L'hydrogène : une solution crédible pour la transition énergétique de la mobilité ? inscriptions ouvertes au lien ci-après

16 février 2023 matinale OTRE-ORCOM consultation gratuite « one to one » avec un avocat: (Processus Paie),

28 février 2023 matinale dans les locaux d'ORCOM PARIS

Mardi 14 Mars 2023 Sustainable Mobility Forum à la CCI Paris IDF.

22 mars 2023 TALENTS FOR THE PLANET, 3ème édition, au Parc Floral de Paris inscriptions ici

22-23 mars 2023 : Salon Autonomie Paris 2023

28 au 30 mars 2023 : SITL Europe 2023, Porte de Versailles, plus d'infos ici

4 au 6 avril 2023 salon des achats et environnement de travail (et déménagement d'entreprises) inscriptions ici

5 et 6 avril 2023 à Paris La Défense Arena 30 ans de Go Entrepreneurs inscription ici

6 au 8 avril 2023 salon Drive to Zero

12-13 avril 2023 : SELFI au M.I.N de Rungis à découvrir dans Froid News

Mercredi 19 avril 2023 : Journée professionnelle annuelle OTRE Ile-de-France après midi à la Mairie de Paris, sur le thème de la Transition Energétique et des ZFE ainsi que des Jeux Olympiques, inscription prochainement ici

21 Avril 2023 : AG Certibruit

lundi 15 mai 2023 à Mogador, Concourez gratuitement aux Agora Awards Supply Chain 2023 et bénéficiez de 2 invitations pour la soirée de remise des Trophées avec en première partie de soirée, le spectacle d'Elie Sémoun. Inscriptions ici jp.guillaume@supplychain-village.com

23 > 25 mai 2023 Preventica Paris inscription ici

12 et 13 septembre 2023 PRODURABLE, 16ème édition, au Palais des Congrès de Paris.

5 au 9 juin 2023 : 2ème édition de la semaine des Métiers du Transport et de la Logistique

Près de 1200 évènements ont été réalisés France entière, à distance ou en présentiel, pour réduire les difficultés de recrutement vers des métiers utiles et porteurs de sens, en facilitant la rencontre entre professionnels du secteur et demandeurs d'emploi.

21 au 25 novembre 2023 : salon Solutrans à Lyon informations ici