

Sommaire 2026 sem 36 septembre 2026

EDITO : Comme vous avez dû le savoir, j'ai décidé de voler vers de nouveaux horizons et de reprendre du service avec Viguié Social Mobilité après plus de 12 ans de mise entre parenthèses....

Viguié Social Mobilité que vous pouvez retrouver sur mon blog <http://viguiesm.fr/> et [sur ma page LinkedIn](#) Professionnelle, et toujours également [sur Facebook](#) avec très bientôt 10 000 followers [sur le réseau le plus professionnel des deux](#).

Fermé ou du moins [mis en sommeil en 2015](#), le Blog de Viguié Social reprend du service, et sans doute un peu plus tôt que prévu....

Mais plaisir de retrouver des publications de l'époque, comme celles de Flash Transport qui se sont arrêtées aussi. Après Truckblog et le [blog de Natalie Grange](#) ou [celui de « Rebelle »](#) <http://synergiedestransports.over-blog.com/>, (dont nous sommes encore quelques un à savoir qui se cache derrière le pseudo, et sur lequel on trouvait des infos [comme celle-là](#), qui garde tout son intérêt 15 ans plus tard....

Beaucoup d'articles à l'époque sur la pénibilité du Travail (c'est bien connu que le travail n'est pas la santé), et sur les générations X, Y ou Z, qui de 12 à 15 ans plus tard, sont loin d'avoir perdu leur acuité et leur actualité....

Retrouvons-nous, à échéance régulière (je n'ose pas encore dire toutes semaines, tous les 15 jours ou tous les mois, car c'est un vrai boulot), mai ici...

Et continuons à échanger dans la perspective de la promotion et de la Défense du Transport, et idéalement national, ainsi que nous avons su le faire à l'époque avec Alain Spinelli (paix à son âme) et son [collectif de préservation du transport français](#)



Si vous aussi vous souhaitez pouvoir avoir accès à mon réseau professionnel, désormais de plus de 9300 membres sur LinkedIn, essentiellement qualifié d'institutionnels et de professionnels dans le secteur des transports, et bénéficier ainsi de nos 33 000 vues et près de 23 000 lecteurs de la semaine, contactez-nous sur [Viguié Social Mobilité](#).

Si vous souhaitez donc faire partie de l'aventure et soutenir Viguié Social Mobilité dans son combat pour l'avenir et la décarbonation du transport et y participer financièrement, envoyez-moi un message sur <http://viguiesm.fr/nous-contacter-2> ou par mel à l'expéditeur de ce mel...

Ensemble, nous saurons « faire vivre » cette communauté du transport...

1) Comment combattre l'extrême solitude du chef d'entreprise ?

Tout le monde s'accorde à dire qu'il n'est pas bon de rester seul, et qu'il est souvent utile de se confronter à la rencontre de ses pairs, et par ailleurs si souvent, quand on se regarde, on s'inquiète, mais quand on se compare on se rassure.

Donc se fédérer, oui, mais que choisir face à l'offre ? Fédération de transporteur ou généraliste ?

Fédération professionnelle ou club d'entreprises ?

MEDEF ou « les Entrepreneurs » (anciennement CPME ?)

Faut-il adhérer [aux Entrepreneurs](#) (ex CPME) ou [au Medef](#) ?

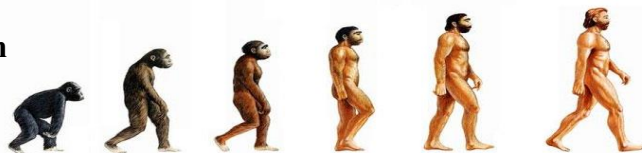
La CPME vient de changer de nom lors d'un grand "raout" au Parc des Princes fin juin, (et ce n'est pas innocent), et le Medef vient de tenir fin août ses ex universités d'été rebaptisées [#LAREF](#) (Rencontres des Entreprises de France) au stade Roland Garros (après des années à l'hippodrome de Longchamps,

Entreprise individuelle EIRL SIRET 517 699 617 00018 code NAF 7022 Z

N° TVA intracommunautaire FR 47 517699617

Siège social 32 Rue du 19 mars 1962 – 94500 Champigny sur Marne <http://viguiesm.fr/>

VIGUIE SOCIAL MOBILITE EIRL Prévention COnsulting et Normes d'Adaptation



et encore avant à HEC à Jouy en Josas) et dans une édition très réussie cette année, à quelques mois d'échéances présidentielles cruciales.

Nous y étions, et si on y ajoute [l'U2P](#) pour les artisans et les commerçants, nous avons un paysage complet de « l'interpro ».

FNTR, TLF ou OTRE ? pour les généralistes transport,

Chambre des Déménageurs, GNTC ou Syndicat National du Transport Léger SNTL ou Association Française du Froid pour les principaux représentants « thématiques...

Association de « Chargeurs » ou de grossistes ?

Réseau Entreprendre, ou « Club d'Entreprises ?

Lions Club ou Rotary ou [Optim Rézo](#) ?

Tout dépend en réalité de ce que vous en attendez et de quels sont réellement vos besoins et vos envies, mais également votre disponibilité potentielle... Dans tel ou tel département ou région, ce sera tantôt telle fédération qui sera plus pertinente qu'une autre, mais pour vous aider à faire un choix et le bon choix en conscience, Viguié Social Mobilité vous propose de bénéficier de son expérience et de son expertise, et ce en toute indépendance...

Ne pas rester seul ! Pour cela, et fort de ses 35 ans d'expérience dans le monde (ou ne pas dire le giron) patronal, [Viguié Social Mobilité](#) peut vous proposer une aide et un diagnostic complet d'accompagnement à l'adhésion et vous aider à trouver sans perte de temps celle qui vous conviendra le mieux en fonction de vos attentes et de vos besoins que nous aurons au préalable ensemble identifiés, ainsi qu'en fonction de votre localisation géographique, et tout particulièrement en Ile-de-France et dans l'Est Parisien. [Contactez-nous](#) !

Et voici notre rubrique sur notre blog : <http://viguiesm.fr/comment-combattre-lextreme-solitude-du-chef-dentreprise>

I) SOCIAL - FISCAL

1) Facturation électronique : entrée en vigueur et traitement des premiers problèmes

Le grand jour est arrivé, la réforme de la facturation électronique est entrée en vigueur ce 1^{er} septembre 2026. Toutes les entreprises, même les TPE et PME doivent pourvoir dès aujourd'hui recevoir des factures électroniques. Pour rappel, l'administration fiscale a publié un guide permettant de traiter les problèmes au démarrage, et notamment quand le client n'a pas de plateforme.

Rappel du calendrier

Depuis le 1^{er} septembre 2026, toutes les entreprises concernées par la réforme doivent être en mesure de recevoir des factures électroniques, via une plateforme agréée. Il en existe plus de 140, listées sur le site impots.gouv.fr.

L'obligation d'émission, elle, ne s'applique dès cette date qu'aux grandes entreprises et ETI. Les PME, TPE et micro-entreprises ne seront tenues d'émettre électroniquement qu'à compter du 1^{er} septembre 2027, même si une entrée volontaire anticipée reste possible.

L'administration l'affirme clairement dans son guide pratique : cette phase de démarrage n'est ni un report ni une suspension de l'obligation. En revanche, aucune sanction ne sera appliquée automatiquement aux entreprises qui rencontrent des difficultés réelles, dès lors qu'elles sont engagées dans une trajectoire sérieuse de mise en conformité. Dans ce guide en 29 fiches pratiques, l'administration fiscale traite les principaux problèmes rencontrés au démarrage.

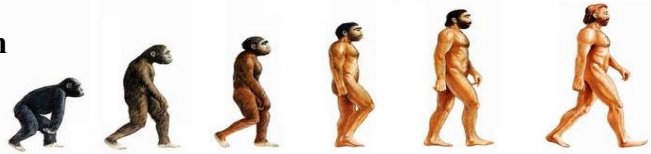
Fiche pratique n°1 : ma facture est bloquée car mon client n'a pas de plateforme agréée

Le circuit électronique ne peut, par définition, pas fonctionner si le destinataire n'a pas encore désigné

Entreprise individuelle EIRL SIRET 517 699 617 00018 code NAF 7022 Z

N° TVA intracommunautaire FR 47 517699617

Siège social 32 Rue du 19 mars 1962 – 94500 Champigny sur Marne <http://viguiesm.fr/>



de plateforme de réception. Dans ce cas, l'émetteur peut recourir à un canal alternatif (mail, PDF, portail client) pour assurer la continuité du traitement, sans que cela s'analyse comme une nouvelle facture. Si l'entreprise émettrice est elle-même soumise à l'obligation d'émission électronique, elle doit ensuite transmettre ou régulariser cette même facture par le circuit prévu dès que possible, et surtout conserver la trace de la démarche engagée (échanges avec le client, tentative d'émission, difficulté rencontrée).

Fiche pratique n°2 : je n'ai pas encore désigné de plateforme agréée ou mon organisation interne ne me permet pas de le traiter

Cette situation ne doit ni interrompre l'activité, ni bloquer les paiements. L'entreprise doit engager sans délai les démarches nécessaires (choix direct d'une plateforme ou via son logiciel, expert-comptable, banque) et conserver les échanges attestant de cette démarche. À noter : pour le seul manquement à l'obligation de réception, la loi prévoit une mise en demeure de trois mois avant toute amende.

Extrait fiche pratique n°2 – guide pratique de démarrage au 1^{er} septembre 2026

Source [sur impot.gouv.fr](https://surimpot.gouv.fr) et [voir la note complète](#)

2) Sécurité au travail : l'inspection du travail renforce ses contrôles

L'Inspection du travail intensifie ses contrôles sur la santé et la sécurité au travail dans le cadre du [Plan national d'action de l'inspection du travail \(PNA\) 2026-2029](#), en ciblant particulièrement les risques liés aux équipements de travail mobiles et de levage. [[1](#), [2](#), [3](#), [4](#)]

Face à la nouvelle campagne de contrôle de l'Inspection du travail, les entreprises doivent renforcer leur vigilance en matière de santé et de sécurité au travail.

À partir de septembre 2026, l'inspection du travail lance une grande campagne nationale de contrôle dédiée aux équipements de travail mobiles et de levage : chariots, engins de chantier nacelles, ...

Cette phase active sur le terrain va durer de septembre à novembre 2026, prolongée par des contre-visites et suites administratives jusqu'en janvier 2027.

Les priorités des contrôles

Campagne sur les équipements : L'automne 2026 marque le lancement d'une campagne spécifique sur les engins de chantier et de levage.

Prévention renforcée : Les inspecteurs sanctionnent plus fermement les manquements graves, même s'il n'y a pas encore d'accident.

Vigilance saisonnière : Des contrôles ciblent aussi les risques liés aux fortes chaleurs et aux conditions climatiques.

Les documents indispensables

Le DUERP : Le Document Unique d'Évaluation des Risques doit être à jour, complet et adapté à la réalité du terrain.

Les registres obligatoires : Le registre unique du personnel et les alertes du CSE sont systématiquement demandés. [[1](#), [2](#)]

Les sanctions possibles

Mise en demeure : L'employeur reçoit l'ordre de se mettre en conformité dans un délai précis.

Arrêt des travaux : L'activité est suspendue immédiatement en cas de danger grave et imminent.

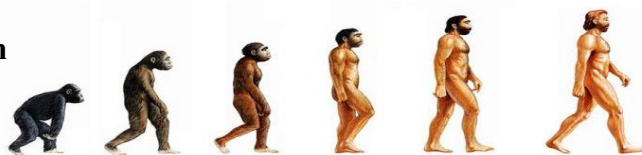
Poursuites : Des amendes salées ou des peines de prison menacent en cas de refus d'obstacle ou de récidive. Explorez la campagne détaillée sur la [DREETS Bretagne](#).

3) Temps de pause, repos, durée maximale : la Cour de cassation rappelle une règle qui peut

Entreprise individuelle EIRL SIRET 517 699 617 00018 code NAF 7022 Z

N° TVA intracommunautaire FR 47 517699617

Siège social 32 Rue du 19 mars 1962 – 94500 Champigny sur Marne <http://viguiesm.fr/>



coûter cher aux employeurs

Cinq décisions en moins d'un mois. La Cour de cassation vient de rappeler avec insistance que le respect des temps de pause, des durées maximales de travail et des temps de repos ne relève pas d'une simple formalité. Et en cas de manquement, le salarié peut obtenir réparation sans avoir à démontrer une atteinte à sa santé.

Pour les employeurs, le message est particulièrement clair : il faut être en mesure de prouver que les règles sur le temps de travail ont bien été respectées. À retenir pour les employeurs: 3 règles à ne pas perdre de vue

1 Les pauses : leur non-respect peut ouvrir droit à réparation.

2 Les durées maximales : leur dépassement peut être indemnisé sans preuve d'une atteinte à la santé.

3 La preuve : c'est à l'employeur de pouvoir démontrer le respect des règles.

[Voir la note complète](#) ainsi que les liens avec les 5 jurisprudences

4) Comment inscrire les risques liés aux conduites addictives dans le DUERP ?

Les risques liés aux conduites addictives doivent être évalués puis retranscrits dans le DUERP.

Le DUERP est un document obligatoire

Le document unique d'évaluation des risques professionnels (DUERP) s'insère dans une démarche globale portant sur la prévention et la limitation de l'exposition aux risques.

Le code du travail impose à l'employeur de prendre toutes les mesures nécessaires pour assurer la sécurité et protéger la santé de ses salariés sur la base des principes généraux de prévention parmi lesquels figure l'évaluation des risques. Il doit transcrire les résultats de l'évaluation dans un document unique.

Le document est obligatoire dans toutes les entreprises, quel que soit l'effectif.

L'absence d'évaluation des risques, de transcription des résultats de cette évaluation dans un document unique ou l'absence de mise à jour est sanctionnée pénalement par une amende de 1500 €, portée à 3000 € en cas de récidive dans un délai d'un an à compter de l'expiration ou de la prescription de la précédente peine.

Elle est également sanctionnée par une amende administrative de 4000 € par salarié concerné, amende doublée en cas de récidive.

De plus, la faute inexcusable pourra être retenue contre l'employeur en cas d'accident du travail ou de maladie professionnelle d'un salarié dès lors que le document unique n'a pas été établi ou mis à jour.

L'inscription des conduites addictives peut être difficile à appréhender et ne doit pas être stigmatisante.

Il s'agit d'une approche centrée sur l'analyse du travail (et non sur les individus). Elle implique une prise de conscience parfois difficile : accepter l'existence de situations professionnelles favorisant des conduites addictives. [Voir la note complète](#)

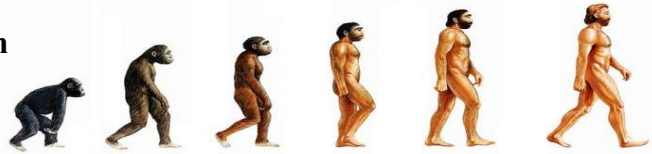
5) Passeport de prévention : le point sur les obligations des employeurs

Tour d'horizon des principales règles applicables au passeport de prévention des salariés qui ont été récemment précisées par décret.

Mis en place par le gouvernement, le passeport de prévention est un espace numérique personnel à chaque travailleur (salarié, stagiaire...) qui recense les attestations, certificats et diplômes qu'il a obtenus dans le cadre de formations relatives à la santé et à la sécurité au travail (SST).

Les employeurs doivent désormais inscrire sur le passeport de prévention les formations SST qu'ils ont réalisées en interne, depuis le 16 mars dernier, auprès de leurs travailleurs. Une déclaration

VIGUIE SOCIAL MOBILITE EIRL Prévention COnsulting et Normes d'Adaptation



effectuée en se connectant à leur espace personnel sur le site passeport-prevention.travail-emploi.gouv.fr avec les identifiants et mot de passe utilisés pour accéder à leur compte Net-entreprises. À savoir : sauf opposition de leur salarié, les employeurs peuvent consulter et conserver toutes les données contenues dans le passeport de prévention dès lors qu'elles sont nécessaires au suivi de leurs obligations en matière de formation à la santé et à la sécurité.

Reference(s) : [Décret n° 2026-496 du 12 juin 2026, JO du 13](#) et [voir la note complète](#)

Et si vous voulez en savoir plus, mettre en place un plan de prévention, n'hésitez pas à contacter Viguié Social Mobilité, disponible avec [Viguié Social Mobilité VSM](#) pour vous aider dans votre social et votre santé sécurité au travail, car [médaillé de Bronze et d'Argent de l'INRS](#), nous avons acquis quelques compétences ces 30 dernières années en santé sécurité au travail, et pouvons vous accompagner, y compris par des formations Hygiène de Vie et/ou gestes et postures...
<http://viguiesm.fr/>

II) MOBILITE, durable ou non...

6) Quels objectifs nationaux pour le développement du vélo ? La trajectoire de la SNBC 3 et l'alerte du HCC **27/07/2026**

Publiée le 13 juillet au Journal officiel, la troisième stratégie nationale bas carbone (SNBC 3) fixe pour le vélo un objectif de triplement de sa part modale entre 2019 et 2030, soit environ 9 %. C'est un recul par rapport à la cible de 12 % inscrite dans le premier plan vélo de 2018, en référence à la SNBC d'alors. Le Réseau regrette cette révision à la baisse, alors que les années 2020-2022 ont démontré que des progressions rapides sont possibles lorsque les investissements sont au rendez-vous. Dans son rapport annuel publié le 9 juillet, le Haut Conseil pour le Climat (HCC) enfonce le clou : la baisse d'émissions du secteur des transports reste insuffisante, les aides aux mobilités actives ont été fortement réduites et aucune autorisation d'engagement pour le vélo n'est prévue en 2026. Le HCC appelle à engager davantage de moyens pour réduire structurellement l'exposition aux chocs énergétiques. En savoir plus [sur consultations publiques](#) et voir les 420 pages [du rapport du Haut Conseil pour le Climat](#)

7) Le chiffre du mois: 69%, La part des émissions du tourisme liées aux transports **31/08/2026**

À l'heure des vacances estivales et des chassés-croisés sur [le schéma national des véloroutes](#), l'ADEME a publié une étude sur les mobilités touristiques, avec quelques chiffres à garder en tête : le tourisme représente 8 % du PIB français et 11 % des émissions de gaz à effet de serre, dont 69 % imputables aux transports. Pour respecter l'Accord de Paris, le secteur doit réduire ses émissions de 40 à 50 % d'ici 2030. Un constat sans appel : 79 % des arrivées touristiques se font en voiture, une hégémonie culturelle et cognitive difficile à déloger. L'étude identifie des leviers concrets : renforcer le rôle des offices de tourisme comme « hubs de mobilité durable », améliorer la lisibilité de l'intermodalité vélo-train, ou encore intégrer les enjeux de mobilité dans les schémas régionaux de tourisme.

Des recommandations qui font directement écho au dernier dossier du Réseau vélo et marche [« Faire du tourisme à vélo une ambition pour les territoires »](#).

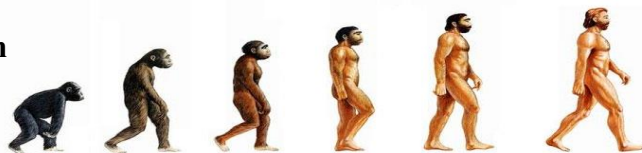
La part des émissions du tourisme liées aux transports

À l'heure des vacances estivales et des chassés-croisés sur [le schéma national des véloroutes](#), l'ADEME publie une étude sur les mobilités touristiques, avec quelques chiffres à garder en tête : le tourisme représente 8 % du PIB français et 11 % des émissions de gaz à effet de serre, dont 69 % imputables aux transports. Pour respecter l'Accord de Paris, le secteur doit réduire ses émissions de 40 à 50 % d'ici 2030. Un constat sans appel : 79 % des arrivées touristiques se font en voiture, une hégémonie culturelle

Entreprise individuelle EIRL SIRET 517 699 617 00018 code NAF 7022 Z

N° TVA intracommunautaire FR 47 517699617

Siège social 32 Rue du 19 mars 1962 – 94500 Champigny sur Marne <http://viguiesm.fr/>



et cognitive difficile à déloger. L'étude identifie des leviers concrets : renforcer le rôle des offices de tourisme comme « hubs de mobilité durable », améliorer la lisibilité de l'intermodalité vélo-train, ou encore intégrer les enjeux de mobilité dans les schémas régionaux de tourisme.

Des recommandations qui font directement écho au dernier dossier du Réseau vélo et marche [« Faire du tourisme à vélo une ambition pour les territoires »](#).

Lire l'étude ADEME <https://bibliothèque.ademe.fr/mobilite-et-transports/9461-mobilites-touristiques-entre-enjeux-et-contributions-a-la-transition-ecologique-de-la-mobilite-du-quotidien.html>

8) Fonds vert : « Il sera porté à 1 Md€ en 2027 » selon Monique Barbut, ministre de la Transition écologique 27/07/2026

Monique Barbut a annoncé que « le fonds vert [sera] porté à 1 Md€ » en 2027, avec « une priorité [...] donnée à l'adaptation au changement climatique, notamment celle des bâtiments publics », dans un entretien accordé à La Tribune Dimanche, le 18/07/2026.

« L'écologie sera le budget le plus renforcé après celui des armées. C'est un signal fort », poursuit-elle. D'après le tiré à part pris en application de l'article 48 de la LOLF, publié le 15/07/2026 par le ministère de l'Action et des comptes publics (David Amiel) que News Tank s'est procuré, la mission « Écologie, développement et mobilité durables » progresserait de + 1,5 Md€, à 30,3 Md€, le Fonds vert figurant parmi les moyens d'adaptation au changement climatique présentés comme « renforcés ».

La trajectoire 2026 du Fonds vert avait été marquée par un gel de 19 % des autorisations d'engagement et une baisse de 5 % des crédits de paiement, actée dans le projet de décret d'avance notifié le 28/05/2026. Doté de 837 M€ en 2026, l'outil a accompagné 25 000 projets pour 4,5 Md€ de subventions depuis 2023. En 2024, l'enveloppe du Fonds vert était bien plus élevée, affichant 2,5 Md€.

9) Stratégie nationale bas carbone : la 3^e version adoptée par décret

Les objectifs de plafonds d'émissions de gaz à effet de serre de la France aux horizons 2024-2028, 2029-2033 et 2034-2038 et les documents de la stratégie nationale bas-carbone révisée pour la troisième fois sont fixés par un décret publié au Journal officiel le 16/07/2026.

Présentée par le Gouvernement en décembre 2025, proposée à la consultation publique par voie électronique jusqu'au 05/07/2026, et exposée à la presse le 15/07, la troisième SNBC est adoptée. Son objectif : atteindre la quasi-neutralité carbone du secteur des transports à horizon 2050 et une réduction de 26 % des émissions des GES d'ici 2030.

Pour le transport domestique de voyageurs les objectifs sont :

- 66 % de voitures électriques neuves dans les ventes en 2030 ;
- 15 % du parc roulant électrique en 2030 ;
- 1 million de véhicules électriques produits en France en 2030 ;
- Tripler le nombre de trajets covoiturés entre 2019 et 2027 ;
- 90 % d'autobus électriques dans les ventes de véhicules neufs en 2030 ;
- 100 % d'autobus électriques dans les ventes de véhicules neufs en 2035 ;
- 30 % d'autocars électriques dans les ventes de véhicules neufs en 2030 ;
- Favoriser le report modal de la voiture vers les transports collectifs et les modes actifs ;
- Tripler la mobilité à vélo entre 2019 et 2030.

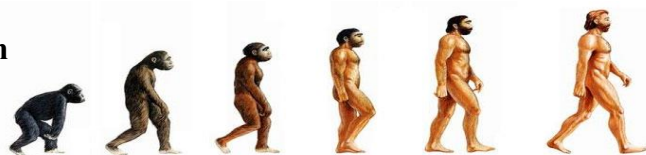
Pour le transport domestique de marchandises :

- Atteindre 51 % des VUL neufs électriques en 2030 (12 % du parc roulant) ;

Entreprise individuelle EIRL SIRET 517 699 617 00018 code NAF 7022 Z

N° TVA intracommunautaire FR 47 517699617

Siège social 32 Rue du 19 mars 1962 – 94500 Champigny sur Marne <http://viguiesm.fr/>



- Atteindre 50 % de poids lourds électriques dans les ventes de véhicules neufs en 2030 (10 % du parc roulant) ;
- Doubler la part modale du fret ferroviaire et augmenter de 50 % la part modale du fluvial d'ici 2030 par rapport à 2019 ;
- Réduire de 14,5 % l'intensité carbone de l'énergie utilisée dans le secteur des transports en 2030 (par rapport à la référence de 94 g CO₂/MJ).

Qu'est ce que la SNBC ?

La Stratégie nationale bas-carbone (SNBC) est la feuille de route de la France pour réduire ses émissions de gaz à effet de serre et accroître ses puits de carbone. La SNBC est révisée tous les cinq ans, grâce à un processus de concertation de l'ensemble des acteurs et de consultations publiques. Elle repose sur un scénario de référence qui traduit les orientations retenues en trajectoires d'émissions et de consommation d'énergie. Elle fixe les budgets carbone, c'est à dire des plafonds d'émissions à ne pas dépasser, et des objectifs et orientations pour tous les secteurs.

Les secteurs concernés par la SNBC sont : les transports, l'agriculture, l'industrie, les bâtiments, l'énergie, les déchets et l'utilisation des terres.

Budget carbone du secteur des transports

Valeurs exprimées en millions de tonnes équivalent CO₂ (Mt CO₂e). Les données historiques correspondent aux émissions réalisées ; les budgets carbone correspondent aux émissions annuelles moyennes prévues pour chaque période.

- +

Secteur	1990	2005	2024	3 ^e budget carbone2024-2028	4 ^e budget carbone2029-2033	5 ^e budget carbone2034-2038
Transports	125	146	125	116	86	54

10) Pour plus de la moitié des PME et ETI européennes, la décarbonation est un avantage concurrentiel **21/07/2026**

Pour sa quatrième édition, le baromètre de la transition climatique réalisé par Argos et le Boston Consulting Group souligne la plus grande maturité des entreprises européennes en matière de décarbonation. Ainsi, près de 9 PME et ETI européennes sur 10 estiment que la décarbonation de leurs activités est un élément important de leur stratégie. De plus, 73% des sociétés sondées estiment que la transition est une opportunité pour créer de la valeur et pour plus de la moitié d'entre elles (56%), décarboner constitue même un avantage concurrentiel, une part multipliée par trois depuis la première édition du baromètre en 2023. Les entreprises citent ainsi une meilleur efficacité énergétique synonyme d'économies de coûts (70%), le gain de parts de marché et la conquête de nouveaux marchés (48%) ou encore de meilleures conditions de financement (45%).

[ETI PME Risque climatique Transition écologique](#)

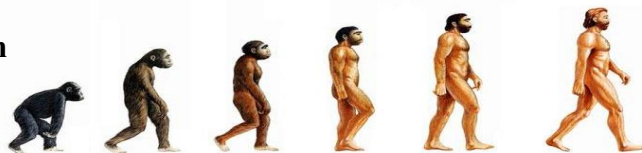
11) Rapport "Les zones à trafic limité en Europe" (juin 2026 - Ademe) **9 juillet 2026**

Le rapport "Les zones à trafic limité (ZTL) en Europe - État de l'art sur les objectifs recherchés, les modalités de mise en œuvre et leurs impacts" est publié par l'[Ademe](#) le 29/06/2026. Il vise à mieux appréhender l'outil ZTL via l'observation de ZTL déjà mises en œuvre à travers l'Europe et plus particulièrement sur les aspects suivants : objectifs recherchés, modalités de fonctionnement,

Entreprise individuelle EIRL SIRET 517 699 617 00018 code NAF 7022 Z

N° TVA intracommunautaire FR 47 517699617

Siège social 32 Rue du 19 mars 1962 – 94500 Champigny sur Marne <http://viguiesm.fr/>



impact sur les villes et les usagers.

Le document décrit le fonctionnement du dispositif, réalise un benchmark des ZTL et dispositifs similaires en Europe, étudie les impacts des ZTL (report modal, polluants atmosphériques, bruit, cadre de vie, dynamisme et attractivité commerciale, activités logistiques), analyse des retours d'expériences sur la mise en place et les modalités de fonctionnement, identifie les conditions de réussite des ZTL, formule quelques recommandations et points de vigilance pour leur mise en œuvre, puis consacre un focus à chacune des ZTL françaises (en annexe).

À télécharger

- [Rapport “Les zones à trafic limité \(ZTL\) en Europe - État de l’art sur les objectifs recherchés, les modalités de mise en œuvre et leurs impacts” \(juin 2026\)](#)
- <http://viguiesm.fr/rapport-les-zones-a-traffic-limite-en-europe-juin-2026-ademe>

12) Les Comités de ligne des métros et RER 31/08/2026

Ile-de-France Mobilités nourrit un dialogue de proximité avec les acteurs du transport public afin d'éclairer les décisions prises en matière de développement du service de transport. Différentes instances visent à informer, concerter, partager les résultats d'études menées avec les parties prenantes du réseau de transport francilien. <https://www.iledefrance-mobilites.fr/les-comites-de-ligne>

Sur notre ligne E, outre l'annonce de l'ouverture des travaux sur la gare d'interconnexion des 3 communes Villiers, Champigny Bry (VCB), on y découvrira que IDFM reste globalement plutôt satisfait de son taux de ponctualité pour les voyageurs sur la période 2025 – 1^{er} semestre 2026...

https://www.iledefrance-mobilites.fr/medias/portail-idfm/H-0aVhdINw8A5S0B_Comit%C3%A9ligneRERE24_06_2026.pdf
<http://viguiesm.fr/les-comites-de-ligne-des-metros-et-rer>

13) Écotaxe poids lourds : véhicules concernés, tarifs, impayés... ce qu'il faut savoir 31/08/2026

Deux décrets publiés durant l'été 2026 au *Journal officiel* précisent les modalités d'application de l'écotaxe poids lourds pour les collectivités souhaitant franchir le pas. Ils encadrent notamment les catégories de véhicules, les niveaux de taxation selon les émissions de CO₂ et les règles de recouvrement en cas d'impayé.

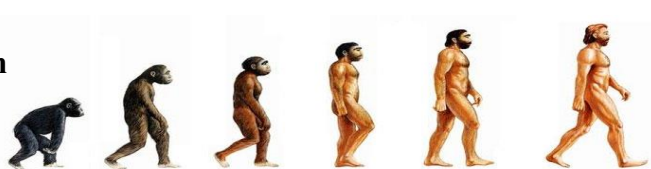
Au cœur de l'été, **deux décrets** ont été publiés au *Journal officiel* pour apporter plus de précisions concernant les **modalités d'application** de la "taxe sur l'utilisation par les poids lourds de certaines voies du domaine public routier", ou autrement dit l'**écotaxe poids lourds**.

Rappelons en premier lieu qu'il ne s'agit pas de décrets instaurant cette écotaxe partout en France. Ce sont les régions ou départements qui peuvent prendre la décision de la mettre en place sur certaines routes. Ces décrets encadrent leurs possibilités, notamment en matière de taxation.

Des niveaux selon les émissions

Ainsi, le décret définit les catégories de véhicules, les classes d'émissions de CO₂ et les différents paramètres qui peuvent entrer dans le calcul de la taxe. Quatre classes de véhicules sont définies : moins de 12 tonnes (PTAC), de 12 à 18 tonnes, de 18 à 32 tonnes et plus de 32 tonnes.

<https://journaldupoids lourd.com/transport/ecotaxe-poids-lourds-ce-que-precisent-les-deux-nouveaux-decrets/>
<http://viguiesm.fr/ecotaxe-poids-lourds-vehicules-concernees-tarifs-impayees-ce-quil-faut-savoir>



14) Risque de non-renouvellement du programme ACTEE : l'AMF saisit en urgence le Premier ministre 31/08/2026

David Lisnard, président de l'Association des maires de France, a adressé un courrier au Premier ministre pour réaffirmer le soutien de l'AMF au renouvellement du programme Action des Collectivités Territoriales pour l'Efficacité Énergétique (ACTEE) pour la période 2027-2030, alors que les communes élaborent actuellement leurs plans pluriannuels d'investissement devant être adoptés à l'automne 2026. Financé par les fournisseurs d'énergie et déjà utilisé par plus de 20 % des communes françaises depuis six ans, ce programme a permis d'apporter l'ingénierie nécessaire à la préparation, au financement et à la réalisation de projets de rénovation énergétique, en particulier dans les petites communes qui n'auraient pu les concrétiser sans ce soutien.

Élaboré par la Fédération nationale des collectivités concédantes et régies (FNCCR) et l'Ademe, le projet ACTEE4, centré sur l'accélération de l'électrification des usages, la réduction des charges énergétiques et l'amélioration de la résilience territoriale, est prêt à être déployé. Le président de l'AMF sollicite la confirmation de son lancement dès le 1er janvier 2027 ainsi que la garantie de l'enveloppe de 315 millions d'euros prévue pour ce programme, jugeant cette confirmation cruciale pour permettre aux collectivités d'intégrer ces financements dans leurs budgets et de prioriser leurs projets de rénovation énergétique. [Association des maires de France](http://viguiesm.fr/risque-de-non-renouvellement-du-programme-actee-lamf-saisit-en-urgence-le-premier-ministre)

<http://viguiesm.fr/risque-de-non-renouvellement-du-programme-actee-lamf-saisit-en-urgence-le-premier-ministre>

15) Une exposition élevée et persistante au bruit routier au début de l'enfance est associée à un risque accru de difficultés émotionnelles et relationnelles à 10 ans 31/08/2026

Les résultats montrent qu'une exposition persistante à un niveau de bruit routier égal ou supérieur à 60 dB(A), de la naissance à 5 ans et demi, est associée à des symptômes internalisés plus marqués à 10 ans et demi.

Les expositions fortes à 2 mois et à 5 ans et demi sont en outre corrélées à davantage de difficultés relationnelles avec les pairs, tandis que l'exposition à 5 ans et demi est également liée aux symptômes externalisés et à l'hyperactivité, suggérant une vulnérabilité accrue à ces deux périodes de la petite enfance.

Aucune association significative n'a été observée pour le bruit aérien, et le bruit ferroviaire a été associé de façon inattendue à des symptômes internalisés plus faibles, sans que cette association reste significative après les analyses de sensibilité. Les auteurs appellent à **mieux intégrer ces nuisances sonores dans les politiques d'aménagement urbain, de réduction du trafic, de limitation de vitesse et d'isolation acoustique des bâtiments.** [Inserm](http://viguiesm.fr/)