

NORD TRANSPORTS

Organisme Juridique Professionnel

CE QUI CHANGE EN 2025

LE GUIDE ESSENTIEL



SOCIAL

■ Tableau des cotisations obligatoires et conventionnelles au 1er janvier 2025	5
■ Tableau des assiettes des cotisations par tranches	8
■ Smic : pas de revalorisation	8
■ Prolongation des taux de cotisation AT/MP applicables en 2025	8
■ Déduction forfaitaire spécifique pour frais professionnels	9
■ Gratification de stage	9
■ Partage de la valeur	9
■ Taux de versement mobilité	10
■ Le contrat de sécurisation professionnelle	11
■ Jurisprudence Conseil d'État : abandon de poste	11
■ Titres-restaurant.....	12
■ Paie - Avantages en nature et frais professionnels	
➢ Avantages en nature.....	13
➢ Mise à disposition d'un véhicule électrique ..	13
➢ Mise à disposition de bornes de recharge électrique	13
■ Emplois francs	14
■ Obligation d'emploi des travailleurs handicapés	14
■ Aide exceptionnelle à l'apprentissage	14

FISCALITE

■ Transfert des demandes de remboursement de l'accise sur les produits énergétiques (ex TICPE)	16
■ Taux d'intérêt légal	16
■ Taxe sur l'affectation des véhicules à des fins économiques (ex TVS)	
➢ Fin d'exonération pour les véhicules	

hybrides	16
➢ Augmentation de la taxe annuelle sur les émissions de CO ₂	17
■ Cotisation Foncière des Entreprises (CFE)	18
■ Péages réseaux autoroutiers	18
■ Tarifs tunnels	
➢ Tunnel du Fréjus	19
➢ Tunnel du Mont-Blanc	19

VIE DES ENTREPRISES

■ Formalités et options.....	20
■ Désignation des tribunaux des activités économiques	20
■ Un guide « Pas à Pas » pour les entreprises en difficultés	21

REGLEMENTATION

■ Interdictions complémentaires de circuler pour 2025	22
■ Certificat digital de droit à conduire pour les nouveaux titulaires du permis de conduire	23
■ Tachygraphe : élargissement des activités contrôlées lors des contrôles routiers	23
■ Transport Matières Dangereuses - ADR	
➢ Nouveaux numéros ONU	23
➢ Création de 2 rubriques pour les piles et batteries	24
➢ Création de 3 nouvelles rubriques pour les véhicules	24
➢ Nouvelles prescriptions pour la gestion des déchets	24
➢ Signalisation, construction et agrément des véhicules	27
■ Circulation à 44 t réservée aux Euro 6 à partir d'octobre.....	28
■ Rétrofit tachygraphe pour le transport international	28
■ Information des émissions de gaz à effet de serre	29

■ Les ZFE au 1 ^{er} janvier en France	29
■ Contrôles dans la Zone de Trafic Limité de Paris	32
■ Installation des ombrières photovoltaïques	33
■ Échange de quotas d'émission de l'UE	33

INTERNATIONAL

■ Prolongation des contrôles aux frontières	34
■ Douane	34
■ Permis de conduire international	34
■ BELGIQUE	
➢ La Zone à faibles émissions de Bruxelles	34
➢ Tarif taxe kilométrique en Wallonie	35
➢ Redevance transport exceptionnel.....	35

GRANDE-BRETAGNE	
➢ ENS : déclaration de sûreté et de sécurité.....	35
➢ ETA : autorisation de voyage à partir du mois d'avril	36

PAYS-BAS	
■ Villes zéro émission	36

DANEMARK	
■ Remplacement de l'Eurovignette par un péage kilométrique	37

LUXEMBOURG / PAYS-BAS / SUEDE	
■ Tarif Eurovignette	38

SUISSE	
■ Tarif de la taxe RPL.....	38

POLOGNE	
■ Nouveau système d'enregistrement pour trajets internationaux.....	39

IMPORTANT

À la suite de l'adoption d'une motion de censure sur le PLFSS, le Premier ministre Michel BARNIER a présenté sa démission au Président de la République le 5 décembre. En conséquence, le Projet de Loi de Finances (PLF) et le Projet de Loi de Financement de la Sécurité Sociale (PLFSS) pour 2025 n'ont pas été adoptés avant la fin de l'année 2024.

À la suite de cette absence de vote sur ces deux projets de loi, une loi spéciale a été adoptée par le Parlement. Ce texte prévoit les mesures essentielles à la continuité de la vie de la Nation tant pour l'État que pour la Sécurité sociale, mais ne peut apporter de modifications aux dispositions essentielles qui ne pourront être modifiées que par de futures Loi de Finances et Loi de Financement de la Sécurité Sociale pour 2025.

En attendant les nouveaux taux 2025, (re)découvrez ci-après le tableau des cotisations sociales 2024 : taux en vigueur, explications détaillées et évolutions pour cette nouvelle année.

COTISATIONS OBLIGATOIRES LÉGALES ET CONVENTIONNELLES AU 1^{er} JANVIER 2025

RISQUES OU CHARGES	ASSIETTE DE COTISATION	TAUX EMPLOYEURS	TAUX SALARIES	TOTAUX
--------------------	------------------------	-----------------	---------------	--------

Sécurité sociale

Maladie – Maternité Invalidité – Décès >2.5 SMIC	RT	13,00 %	0,00 % (1)	13,00 % (1)
Maladie – Maternité Invalidité – Décès <2.5 SMIC	RT	7,00 %	0,00 % (1)	7,00 %
Vieillesse plafonnée	TA	8,55 %	6,90 %	15,45 %
déplafonnée	RT	2,02 %	0,40 %	2,30 %
Allocations familiales	RT	5,25 % ou 3,45 % (2)	-	5,25 % ou 3,45 % (2)
Accident du travail	RT	<i>Taux variable (3)</i>	-	<i>Taux variable (3)</i>
CSG (Contribution sociale généralisée)				
déductible	RT	-	6,80 %	6,80 %
non déductible	RT	-	2,40 % (4)	2,40 % (4)
CRDS (contribution au remboursement de la dette sociale)	RT	-	0,50 % (4)	0,50 % (4)
Contribution Solidarité Autonomie	RT	0,30 %	-	0,30 %

Assurance chômage

Assurance chômage	4 PMSS	4,05 %	-	4,05 % (5)
Fonds de garantie des salaires (AGS)	4 PMSS	0,25 %	-	0,25 %
APEC - Cotisation trimestrielle	4 PMSS	0,036 %	0,024 %	0,06 %

Retraite complémentaire et prévoyance

Cadres et non cadres (6)				
CARCEPT				
T1	T1	3,94 %	3,93 %	7,87 %
T2	T2	10,80 %	10,79 %	21,59 %
Régime AGIRC- ARRCO				
T1	T1	4,72 %	3,15 %	7,87 %
T2	T2	12,95 %	8,64 %	21,59 %
CEG : Contribution d'Équilibre Général (7)				
T1	T1	1,29 %	0,86 %	2,15 %
T2	T2	1,62 %	1,08 %	2,70 %
CET : Contribution d'Équilibre Technique (8)				
Pour les salariés dont la rémunération excède le PASS	T1+ T2	0,21 %	0,14 %	0,35 %
CARCEPT Prévoyance non-cadre				
CARCEPT garantie incapacité conventionnelle	3 PMSS	0,35 %	0,35 %	0,70 %
Prévoyance cadre				
T1	T1	0,25%	0,25%	0,50%
T2		1,50 %	-	1,50 %

RISQUES OU CHARGES	ASSIETTE DE COTISATION	TAUX EMPLOYEURS	TAUX SALARIES	TOTAUX
--------------------	------------------------	-----------------	---------------	--------

Formation professionnelle

Taxe d'Apprentissage (9)				
Hors Alsace-Moselle	RT	0,68 %	-	0,68 %
Alsace-Moselle	RT	0,44 %	-	0,44 %
Contribution supplémentaire à l'apprentissage	RT	Variables (10)		Variables (10)

Formation professionnelle continue				
Entreprises d'au moins 11 salariés et plus	RT	1 %	-	1 %
Entreprises de moins de 11 salariés	RT	0,55 %	-	0,55 %
CPF-CDD (11)	RT CDD	1,00 %	-	1,00 %

Cotisations diverses

Forfait social				
Revenus d'activité et revenus de remplacement		20 %		20 %
Contribution employeurs destinée au financement des prestations complémentaires de prévoyance (entreprises de 11 salariés et plus)		8 %		8 %

Inaptitude à la conduite (régime IPRIAC)	3 PMSS	0,21 %	0,14 %	0,35 %
---	--------	--------	--------	--------

Congé de Fin d'Activité (CFA)				
FONGECFA Transport	RT	1,65 %	1,10 %	2,75 %
AGECFA Voyageurs	RT	0,90 %	0,60 %	1,50 %

Fonds national d'aide au logement				
Entreprise de moins de 50 salariés	TA	0,10 %	-	0,10 %
Entreprise de 50 salariés et plus	RT	0,50 %	-	0,50 %

Participation à l'effort de construction (entreprise de 50 salariés et +)	RT	0,45 %	-	0,45 %
--	----	--------	---	--------

Versement mobilité (12)	RT	% variable	-	% variable
--------------------------------	----	------------	---	------------

Financement des organisations syndicales et patronales	RT	0,016 %	-	0,016 %
Contribution au financement du dialogue social (AGEDITRA)	3 PMSS	0,025 %	0,025 %	0,050 %

Taxe forfaitaire sur CDD d'usage	Forfait	10 € par contrat	-	10 € par contrat
---	---------	------------------	---	------------------

(1) En Alsace-Moselle, les salariés sont redevables d'une cotisation d'assurance maladie dont le taux est fixé à 1,50 % calculée sur la totalité du salaire au 1-1-2020. Pour les non-résidents, une cotisation salariale maladie est due au taux de 6,45 % (CSS art. L 131-9 et D 242-3).

(2) Taux de 3,45 % pour les salariés dont les rémunérations n'excèdent pas 3,5 SMIC ; 5,25 % sur la rémunération totale si ce seuil est dépassé.

(3) Les taux d'accident du travail sont fixés par arrêtés au 1er janvier de l'année. Pour les taux applicables à compter du 1er janvier 2024, se reporter aux annexes du présent document (arrêté ministériel du 27 décembre 2023, JO du 29 décembre 2023).

- (4) l'assiette de cotisation est retenue à hauteur de 98.25% des revenus bruts du fait de la pratique d'un abattement forfaitaire au titre des frais professionnels de 1.75% pour leur montant inférieur à 4 plafonds annuels de la Sécurité Sociale (article 136-2 du Code de la Sécurité Sociale)
- (5) Depuis le 1^{er} octobre 2017 (jusqu'au 30 septembre 2020 au plus tard), une contribution exceptionnelle temporaire à la charge exclusive des employeurs de 0.05% est mise en place. Ce taux s'ajoute aux contributions générales d'assurance chômage (article 4 de la Convention du 14 avril 2017 relative à l'assurance chômage et de ses textes associés-agrèée par arrêté du 4 mai 2017).
- (6) A compter du 1^{er} janvier 2019 conformément aux Accords nationaux interprofessionnels du 30 octobre 2015 et 17 novembre 2017, les régimes de retraite complémentaires des cadres (AGIRC) et non cadres (ARRCO) fusionnent. L'assiette des cotisations comportera dorénavant deux tranches de rémunération (T1 et T2).
- (7) A compter du 1^{er} janvier 2019, en remplacement des cotisations AGFF et GMP, la contribution d'équilibre général (CEG) est créée (Article 37 de l'Accord National Interprofessionnel instituant le régime AGIRC-ARRCO de retraite complémentaire du 17 novembre 2017).
- (8) A compter du 1^{er} janvier 2019, en remplacement de la Contribution Exceptionnelle et Temporaire (CET), la contribution d'équilibre technique (CET) est créée pour les salariés dont la rémunération excède le Plafond Annuel de Sécurité Sociale, sur les tranches 1 et 2 (Article 37 de l'Accord National Interprofessionnel instituant le régime AGIRC-ARRCO de retraite complémentaire du 17 novembre 2017).
- (9) Afin de compenser le pic de besoin en trésorerie liée à l'éventuelle double collecte en 2019 de la contribution à la formation professionnelle, la taxe d'apprentissage mentionnée à l'article L.6241-1 du Code du Travail n'est pas due au titre des rémunérations versées en 2019 (art 37III C Loi n° 2018-771 du 5 septembre 2018 pour la liberté de choisir son avenir professionnel).
- (10) La contribution supplémentaire à l'apprentissage est due par les entreprises de 250 salariés et plus, lorsque l'effectif annuel moyen de salariés sous contrat d'apprentissage ou de professionnalisation, des jeunes accomplissant un volontariat international en entreprise ou bénéficiant d'une convention industrielle de formation par la recherche est inférieur à un certain seuil :
- Inférieur à 1% de l'effectif total de l'entreprise de plus de 2000 salariés, la taxe d'apprentissage est fixée à 0,60% (0,312% dans les départements d'Alsace-Moselle).
 - Inférieur à 1% de l'effectif total de l'entreprise de plus de 250 à 2000 salariés, la taxe d'apprentissage est fixée à 0,40% (0,208% dans les départements d'Alsace-Moselle).
 - Au moins égal à 1% et inférieur à 2% de l'effectif total de l'entreprise de plus de 2000 salariés, la taxe d'apprentissage est fixée à 0,20% (0,104% dans les départements d'Alsace-Moselle).
 - Au moins égal à 2% et inférieur à 3% de l'effectif total de l'entreprise de plus de 2000 salariés, la taxe d'apprentissage est fixée à 0,10% (0,052% dans les départements d'Alsace-Moselle).
 - Au moins égal à 3% et inférieur à 5% de l'effectif total de l'entreprise de plus de 2000 salariés, la taxe d'apprentissage est fixée à 0,05% (0,026% dans les départements d'Alsace-Moselle).
- (11) A compter du 1^{er} janvier 2019, la contribution 1% CIF-CDD est remplacée par une contribution au CPF des salariés en CDD (CPF-CDD).

Les employeurs s'acquittent d'une contribution dédiée au financement du compte personnel de formation égale à 1% du revenu d'activité retenu pour le calcul des cotisations sociales des titulaires d'un contrat à durée déterminée.

Certains contrats à durée déterminée ne donnent pas lieu au versement de cette contribution :

- Les contrats d'accompagnement dans l'emploi ;
- Les contrats d'apprentissage ;
- Les contrats de professionnalisation ;
- Les contrats conclus avec des jeunes au cours de leur cursus scolaire ou universitaire ;
- Les CDD qui se poursuivent par des contrats à durée indéterminée ;
- Les contrats visant les salariés occupant un emploi à caractère saisonnier défini au 3° de l'article L.1242-2 du Code du Travail.

(12) Concerne uniquement les entreprises de plus de 11 salariés ; À compter du 1^{er} janvier 2025, les taux ou les périmètres de versement mobilité (VM) évoluent sur le territoire des autorités organisatrices de mobilité

Les employeurs concernés peuvent retrouver le taux de versement mobilité applicable par code postal, ou commune, depuis le module de recherche du réseau des URSSAF (www.urssaf.fr, rubrique « Taux et barèmes », puis « Versement mobilité » ; <https://www.urssaf.fr/accueil/actualites/taux-versement-mobilite.html>). Celui-ci devrait être mis à jour des taux applicables au 1^{er} janvier 2025. *Lettre circulaire du 21 novembre 2024*

Assiette des cotisations par tranches		Plafond Annuel	Plafond (Montant mensuel)
Tranche 1	Rémunération dans la limite du plafond annuel de la Sécurité Sociale (PASS)	Jusqu'à 47.100 €	Jusqu'à 3.925 €
Tranche 2	Rémunération comprise entre 1 plafond annuel de la Sécurité Sociale et 8 plafonds Annuels de la Sécurité Sociale	De 47.100 € Jusqu'à 376.800 €	De 3.925€ jusqu'à 31.400 €

Le plafond annuel de 2025 est fixé à 47.100 € soit une augmentation de 1.6% par rapport à 2024.

Sur cette base, le plafond pour les différentes périodicités de paie est :

Année	Trimestre	Mensuel	Quinzaine	Semaine	Jour	Heure (Minimum 5 h)
47.100 €	11.775 €	3.925 €	1.963 €	906 €	216 €	29 €

Arrêté du 19 décembre 2024 portant fixation du plafond de la sécurité sociale pour 2025, JORF n°0308 du 29 décembre 2024

SMIC : PAS DE REVALORISATION

Le taux horaire brut du Smic reste fixé à 11,88 € au 1er janvier 2025.

Selon les chiffres publiés mi-décembre par l'Insee et la Dares, le Smic aurait dû faire l'objet d'une revalorisation automatique de presque 2 % au 1er janvier 2025. Mais cette revalorisation n'aura pas lieu en ce début d'année puisque le gouvernement l'a anticipée de 2 mois en augmentant le Smic horaire brut de 2 % au 1er novembre 2024, le faisant ainsi passer de 11,65 € à 11,88 €.

Le Smic n'augmentera pas au 1er janvier 2025, sauf « coup de pouce » surprise du gouvernement.

Depuis le 1er novembre 2024, le montant mensuel brut du Smic s'établit à 1 801,80 € pour une durée mensuelle de travail de 151,67 heures (temps complet correspondant à la durée légale de travail de 35 heures par semaine).

PROLONGATION EN 2025 DES TAUX DE COTISATION AT/MP APPLICABLES EN 2024

Du fait de l'adoption le 4 décembre 2024 de la motion de censure déposée sur le projet de Loi de Financement de la Sécurité Sociale pour 2025, le texte du projet de loi de financement de la sécurité sociale (PLFSS) issu de la commission mixte paritaire est considéré comme étant rejeté.

Les arrêtés fixant pour 2025 les majorations du taux de cotisation due au titre des accidents du travail et des maladies professionnelles (AT/MP), les taux nets de cotisation AT/MP collectifs ainsi que les catégories de coûts moyens ne pourront être publiés pour application à compter du 1er janvier 2025.

Les arrêtés fixant pour 2024 les majorations, les taux nets de cotisation AT/MP collectifs ainsi que les catégories de coûts moyens continuent donc à s'appliquer jusqu'à la publication de nouveaux arrêtés. Les arrêtés fixant de nouveaux taux pour 2025 seront publiés après l'entrée en vigueur de la LFSS pour 2025 et entreront en vigueur le 1er jour du trimestre civil suivant leur publication.

Communiqué du 24/12/2024 du BOSS (bulletin officiel de la sécurité sociale)

LES FRAIS PROFESSIONNELS

Déduction forfaitaire spécifique pour frais professionnels : la sortie progressive

Le taux de la déduction forfaitaire pour frais professionnels diminue à compter du 1er janvier 2025.

Évolution du taux de la DFS, transport routier de marchandises	
Année	Transports routiers de marchandises
2025	18 %
2026	17 %
2027	16 %
2028	14 %
2029	12 %
2030	10 %
2031	8 %
2032	6 %
2033	4 %
2034	2 %
2035	0 % (disparition de la DFS)

BOSS (bulletin officiel de la sécurité sociale)

GRATIFICATION DE STAGE

L'entreprise doit verser une gratification minimale au stagiaire qui effectue en son sein, au cours d'une même année scolaire ou universitaire, un stage de plus de 2 mois, consécutifs ou non.

Cette gratification minimale correspond à 15 % du plafond horaire de la Sécurité sociale. Comme ce plafond reste fixé à 29 € en 2025, le montant minimal de la gratification s'élève toujours à 4,35 € de l'heure en 2025.

Son montant mensuel est calculé en multipliant 4,35 € par le nombre d'heures de stage réellement effectuées au cours d'un mois civil.

Les sommes versées aux stagiaires qui n'excèdent pas le montant de cette gratification minimale ne sont pas considérées comme des rémunérations et ne sont donc pas soumises à cotisations et contributions sociales.

PARTAGE DE LA VALEUR

La loi « Partage de la valeur » du 29 novembre 2023 a prévu trois dispositifs visant à inciter les entreprises réalisant un certain niveau de bénéfice à mettre en place un mécanisme pour en partager les fruits avec leurs salariés.

La nature des obligations varie selon l'effectif de l'entreprise :

- Les entreprises de 11 salariés et plus non assujetties à titre obligatoire à la participation (de 11 à moins de 50 salariés) qui réalisent un bénéfice net fiscal (BNF) au moins égal à 1 % du chiffre d'affaires (CA) pendant 3 exercices consécutifs ;
- les entreprises assujetties à la participation (celles de 50 salariés et plus) et disposant d'au moins un délégué syndical, qui doivent, lorsqu'elles ouvrent une négociation pour mettre en place la participation ou l'intéressement, négocier également sur la définition de ce qu'est une augmentation exceptionnelle du bénéfice net fiscal (BNF) et les modalités de partage de la valeur qui en découleront pour les salariés.

Le ministère du Travail a publié sur son site Internet un document questions/réponses pour chaque dispositif, dans lequel il précise leurs modalités de mise en œuvre (<https://travail-emploi.gouv.fr/actualites/l-actualite-du-ministere/article/loi-partage-de-la-valeur-nouveaux-questions-reponses-sur-les-experimentations>).

Ces questions/réponses n'ont pas de valeur juridique opposable, mais éclairent sur le point de vue de l'administration.

Pour les entreprises de 11 à moins de 50 salariés

Le dispositif applicable aux entreprises de 11 à moins de 50 salariés est institué à titre expérimental pour une durée de 5 ans à compter de la promulgation de la loi (29 novembre 2023), soit jusqu'au 29 novembre 2028.

Les employeurs ayant réalisé un bénéfice net fiscal d'au moins 1 % du chiffre d'affaires (CA) pendant 3 exercices consécutifs doivent, au titre de l'exercice suivant, mettre en place un dispositif de partage de la valeur parmi ceux listés par la loi.

L'obligation de mise en place d'un système de partage de la valeur s'applique aux exercices ouverts après le 31 décembre 2024, soit à compter du 1er janvier 2025.

Dès lors, les premières entreprises concernées, pour les exercices s'ouvrant entre le 1^{er} janvier et le 31 décembre 2025, seront celles qui ont réalisé un bénéfice net fiscal au moins égal à 1 % du CA sur les exercices 2022, 2023 et 2024 (questions/réponses min. Travail du 8 juillet 2024, Q/R 10).

Pour remplir leur obligation, les entreprises concernées doivent, au titre de l'exercice suivant les 3 années sur lesquels la condition de bénéfice a été réalisée, opter pour l'un des dispositifs suivants :

- Verser une prime de partage de la valeur : celle-ci, à mettre en place dans les conditions habituelles, peut être réservée aux salariés dont la rémunération n'excède pas un certain plafond (ex. : 3 SMIC).
- Mettre en place un régime d'intéressement ou de participation : celui-ci doit rester aléatoire, sans garantie qu'il génère obligatoirement une somme au profit des salariés.

Par ailleurs, aucun montant minimum n'est exigé pour l'abondement à un plan d'épargne ou une PPV (questions/réponses min. Travail du 8 juillet 2024, Q/R 12).

- Abonder un plan d'épargne salariale ou retraite d'entreprise (PEE, PERCO ou PERE-CO, le cas échéant interentreprises) : aucun montant minimal n'est exigé pour l'abondement à un plan d'épargne salariale ou retraite d'entreprise (questions/réponses min. Travail du 8 juillet 2024, Q/R 12).

Les entreprises dans lesquelles un de ces dispositifs de partage de la valeur ci-dessus est mis en œuvre et appliqué au titre de l'exercice considéré sont considérées comme satisfaisant déjà à leur obligation (loi 2023-1107 du 29 novembre 2023, art. 5, II). Elles n'ont donc pas à mettre en place un nouveau dispositif de partage de la valeur.

Loi 2023-1107 du 29 novembre 2023 portant transposition de l'accord national interprofessionnel relatif au partage de la valeur au sein de l'entreprise, art. 5, jo 30

TAUX DE VERSEMENT MOBILITÉ

Tous les employeurs privés ou publics, qui emploient 11 salariés et plus dans une zone où est institué le versement mobilité, sont redevables de cette contribution (et de celle du versement mobilité additionnel quand il est instauré).

À compter du 1er janvier 2025, les taux ou les périmètres de versement mobilité (VM) évoluent sur le territoire des autorités organisatrices de mobilité.

Les employeurs concernés peuvent retrouver le taux de versement mobilité applicable par code postal, ou commune, depuis le module de recherche du réseau des URSSAF (www.urssaf.fr, rubrique « Taux et barèmes », puis « Versement mobilité » ; <https://www.urssaf.fr/accueil/actualites/taux-versement-mobilite.html>). Celui-ci devrait être mis à jour des taux applicables au 1er janvier 2025.

Lettre circulaire du 21 novembre 2024

LE CONTRAT DE SÉCURISATION PROFESSIONNELLE PROLONGÉ JUSQU'AU 31 DÉCEMBRE 2025

Les avenants qui visent à prolonger le dispositif du contrat de sécurisation professionnelle (CSP) jusqu'au 31 décembre 2025 ont été agréés par deux arrêtés du Premier ministre parus au Journal Officiel du 24 décembre 2024

Le contrat de sécurisation professionnelle (CSP) est un dispositif que les entreprises de moins de 1 000 salariés, et quel que soit leur effectif, les entreprises en redressement ou liquidation judiciaire, sont tenues de proposer aux salariés dont le licenciement économique est envisagé.

Il s'agit d'un parcours de retour à l'emploi du salarié comportant des mesures d'accompagnement renforcé et personnalisé et des périodes de formation et de travail, le cas échéant au moyen d'une reconversion ou d'une création ou reprise d'entreprise.

Pendant la durée du CSP, le bénéficiaire perçoit une allocation de sécurisation professionnelle (ASP)

Deux avenants signés par les partenaires sociaux, qui viennent d'être agréés par le Premier ministre, prolongent le CSP jusqu'au 31 décembre 2025 :

- l'avenant n° 9 du 22 novembre 2024 à la convention du 26 janvier 2015 ;
- l'avenant n° 6 du 22 novembre 2024 à la convention du 17 juillet 2018 (Mayotte).

Nouveau cas d'allongement du CSP

Les avenants du 22 novembre 2024 précités intègrent un nouveau cas d'allongement de la durée du CSP.

En effet, le CSP conclu par le salarié a une durée de 12 mois, courant à partir du lendemain de la fin de son contrat de travail. Cette durée est allongée dans plusieurs situations, notamment en cas d'arrêt maladie (dans la limite de 4 mois supplémentaires), de congé de maternité, de paternité ou d'adoption ou de congé de proche aidant (dans la limite de la durée légale des congés).

Les nouveaux avenants prévoient que la durée du CSP pourra être également allongée en cas de congé de présence parentale, dans la limite de la durée maximale de versement de l'allocation journalière de présence parentale.

Cette mesure est applicable aux salariés visés par une procédure de licenciement pour motif économique engagée à compter du 1er janvier 2025.

Arrêté du 23 décembre 2024, JO du 24, Arrêté du 23 décembre 2024 portant agrément de l'avenant n° 9 du 22 novembre 2024 à la convention du 26 janvier 2015 relative au contrat de sécurisation professionnelle

JURISPRUDENCE CONSEIL D'ÉTAT : ABANDON DE POSTE

Le 18 décembre 2024, le Conseil d'État s'est prononcé sur le décret d'application de la présomption de démission en cas d'abandon de poste, après avoir été saisi d'une demande d'annulation par, entre autres, plusieurs syndicats. Si le juge administratif valide le décret, il impose une exigence nouvelle non prévue par le texte, visant à garantir l'information du salarié sur les conséquences de son absence de reprise du travail sans motif légitime.

Le décret du 17 avril 2023 mettant en œuvre la présomption de démission est validé

Depuis le 19 avril 2023, les employeurs peuvent utiliser une procédure de présomption de démission lorsqu'un salarié en contrat à durée indéterminée (CDI) abandonne volontairement son poste et ne reprend pas le travail, après mise en demeure de l'employeur (c. trav. [art. L. 1237-1-1](#) et [R. 1237-13](#)).

Ce dispositif est entré en vigueur à la suite de la parution du **décret du 17 avril 2023**, qui a précisé les modalités d'application du dispositif créé par la loi Marché du travail du 21 décembre 2022 (décret [2023-275](#) du 17 avril 2023, JO du 18).

Le jour même de la parution du décret, ce dispositif a fait l'objet d'un questions/réponses du ministère du Travail (« FAQ »), qui a suscité certains émois.

Rapidement, le décret du 17 avril 2023 ainsi que la « FAQ » ont été attaqués devant le Conseil d'État, par plusieurs syndicats notamment qui demandaient leur annulation.

Le 18 décembre 2024, le Conseil d'État a rendu sa décision. Après avoir examiné les garanties de procédure fixées par le décret, il rejette la demande d'annulation du décret.

Cependant, si le décret du 17 avril 2023 est validé, le Conseil d'État ajoute à la procédure de présomption de démission une exigence non prévue par le texte que doit respecter l'employeur.

Le Conseil d'État impose une mention nouvelle, dans la mise en demeure, sur l'information du salarié

La procédure de présomption de démission en cas d'abandon de poste fixée par le décret du 17 avril 2023 prévoit plusieurs garanties.

- L'employeur doit adresser au salarié qui a abandonné son poste une mise en demeure, par lettre recommandée ou remise en main propre contre décharge, de justifier son absence et de reprendre son poste dans un délai qu'il détermine (c. trav. [art. R. 1237-13](#), al. 1).

Selon le Conseil d'État, cette mise en demeure « a pour objet de s'assurer du caractère volontaire de l'abandon de poste du salarié, en lui permettant de justifier son absence ou de reprendre le travail dans le délai fixé par l'employeur ».

Or, le Conseil d'État considère que, « pour que la démission du salarié puisse être présumée [...], ce dernier doit nécessairement être informé, lors de la mise en demeure, des conséquences pouvant résulter de l'absence de reprise du travail sauf motif légitime justifiant son absence ».

Il ajoute donc une exigence supplémentaire à respecter par l'employeur qui entend faire jouer la présomption de démission.

Celui-ci devra donc désormais mentionner dans la mise en demeure qu'il adresse au salarié le fait, qu'à défaut de reprise du travail dans le délai imparti ou de motifs légitimes, il sera considéré comme ayant démissionné de son poste.

À défaut de comporter cette mention, la démission du salarié ne pourra pas être présumée.

Selon le juge administratif, il s'agit de transposer aux salariés du privé une exigence prévue dans la procédure d'abandon de poste applicable à la fonction publique. Il ajoute que la seule circonstance que le décret du 17 avril 2023 ne comporte pas cette exigence ne le rend pas pour autant illégal.

- Le délai imparti au salarié pour justifier son absence et reprendre son poste, fixé par l'employeur dans la mise en demeure, doit être d'au moins 15 jours, ce délai démarrant à compter de la date de présentation de la mise en demeure (c. trav. art. R. 1237-13, al. 3).

Le Conseil d'État valide ces dispositions, et en particulier le fait que le délai minimum de 15 jours court à partir de la date de présentation de la mise en demeure, et non à compter de sa réception.

Pour le juge administratif, « le décret fixe pour ce délai minimum une durée et un point de départ clairs, qui ne sont ni contraires à la loi ni manifestement erronés ».

CE 18 décembre 2024, n° 473640 et <https://www.conseil-etat.fr/fr/arianeweb/CE/decision/2024-12-18/473640>

TITRES-RESTAURANT

La loi dite « loi pouvoir d'achat », permettait à titre dérogatoire et temporaire, jusqu'au 31 décembre 2024, l'utilisation des titres-restaurant pour acquitter en tout ou en partie le prix de tout produit alimentaire, qu'il soit directement consommable ou non.

Une proposition de loi, adoptée le 20 novembre 2024 par l'Assemblée nationale, prévoyait de reconduire cette mesure jusqu'à fin 2026.

Depuis 1^{er} janvier 2025, le titre-restaurant ne peut donc plus être utilisé que pour acheter des repas, des préparations alimentaires directement consommables, ou des fruits et légumes.

L'élargissement de l'utilisation du titre-restaurant pourra être rétabli en cours d'année 2025 par le législateur.

PAIE : LES PRINCIPALES MESURES QUI PRENNENT FIN AU 31 DÉCEMBRE 2024 EN L'ABSENCE DE LOI DE FINANCEMENT DE LA SÉCURITÉ SOCIALE

Plusieurs dispositifs temporaires pourraient cesser de s'appliquer en fin d'année. Ils pourront bien entendu être prolongés en cours d'année 2025, avec effet rétroactif au 1er janvier. Mais la situation politique inédite crée une période d'incertitude, de telle sorte qu'il est impossible de savoir lesquels seront effectivement reconduits et, s'ils le sont, si la mesure aura ou non un effet rétroactif.

Toutefois, pour certaines dispositions, le Bulletin Officiel de Sécurité Sociale y remédie temporairement.

Avantages en nature et frais professionnels : le BOSS est mis à jour au 1er janvier

Le BOSS met à jour au 1^{er} janvier 2025 les rubriques « Avantages en nature » et « Remboursements de frais professionnels ». Cette mise à jour intègre notamment plusieurs rescrits de portée générale et nous informe de la reconduction des mesures temporaires visant les employeurs mettant à disposition un véhicule fonctionnant exclusivement au moyen de l'énergie électrique ou des bornes électriques avec la publication prochaine d'un arrêté.

Avantages en nature

Véhicules et bornes électriques : les mesures d'exclusion d'assiette des cotisations seront reconduites. En principe, si l'employeur met à la disposition permanente d'un salarié un véhicule fonctionnant exclusivement au moyen de l'énergie électrique, son utilisation privée constitue un avantage en nature, soumis en tant que tel aux cotisations de sécurité sociale. Néanmoins, des mesures temporaires étaient prévues jusqu'au 31 décembre 2024.

Dans sa mise à jour du 26 décembre 2024, applicable au 1er janvier 2025, le BOSS annonce que ces mesures seront prolongées par le Gouvernement qui prévoit la publication d'un arrêté courant janvier sur ce sujet. Cette prolongation concerne également le régime applicable aux bornes électriques.

En conséquence, par anticipation de la publication du futur arrêté, l'administration revalorise les plafonds des abattements applicables au 1er janvier 2025.

Mise à disposition d'un véhicule électrique

Pour tout véhicule fonctionnant exclusivement au moyen de l'énergie électrique, mis à disposition du salarié entre le 1er décembre 2020 et le 31 décembre 2025 (Arrêté à venir), il n'est pas tenu compte des frais d'électricité engagés par l'employeur pour la recharge du véhicule et les dépenses réelles ou forfaitaires prises en compte sont évaluées après application d'un abattement de 50 % dans la limite d'un plafond fixé par le BOSS à 2.000,30 € à compter du 1^{er} janvier 2025 (BOSS-AN-800 modifié), contre 1.964,90 € depuis le 1er janvier 2024.

Mise à disposition de bornes de recharge électrique

Lorsqu'une borne de recharge pour les véhicules électriques est installée hors du lieu du travail, au domicile du salarié et qu'elle n'est pas restituée à la fin du contrat de travail, la prise en charge par l'employeur de tout ou partie des frais relatifs à l'achat et à l'installation d'une borne de recharge est exclue de l'assiette de cotisations dans la limite de 50 % des dépenses réelles que le salarié aurait dû engager pour l'achat et l'installation de la borne, dans la limite d'un plafond de 1 043,50 € en 2025 (BOSS-AN-811 modifié), contre 1 025 € depuis le 1er janvier 2024.

Lorsque la borne a plus de 5 ans, ces limites sont respectivement portées à 75 % des dépenses réelles que le salarié aurait dû engager et 1 565,20 € en 2025 (BOSS-AN-811 modifié), contre 1 537,50 € depuis le 1er janvier 2024.

Du 1er décembre 2023 au 31 décembre 2025, si la borne de recharge est installée sur le lieu de travail ou hors du lieu du travail mais que la mise à disposition cesse à la fin du contrat de travail, l'avantage en nature résultant de son utilisation par le salarié à titre non professionnel échappe aux cotisations (Arrêté à venir).

Bulletin Officiel de Sécurité Sociale (BOSS-AN) ; BOSS-FP mis à jour au 1-1-2025

EMPLOIS FRANCS

Le dispositif des emplois francs avait été prolongé jusqu'au 31 décembre 2024 par un décret du 29 décembre 2023. Aucune nouvelle entrée dans le dispositif ne sera donc possible après cette date.

Pour rappel, cette aide était destinée à favoriser l'embauche des habitants des QPV (quartiers prioritaires de la politique de la ville), à travers l'octroi d'une prime pouvant atteindre jusqu'à 15.000 € sur 3 ans par personne recrutée.

Selon une évaluation de la Direction de l'animation de la recherche, des études et des statistiques (Dares), présentée en 2023, le dispositif aurait généré de forts effets d'aubaine qui remettaient en cause son efficacité, c'est la raison pour laquelle le Gouvernement n'a pas souhaité le reconduire. On peut penser qu'il en ira de même de la nouvelle équipe exécutive.

OBLIGATION D'EMPLOI DES TRAVAILLEURS HANDICAPÉS

Les employeurs, assujettis à l'obligation d'emploi de travailleurs handicapés (OETH), peuvent déduire un certain nombre de dépenses du montant de leur contribution annuelle.

Prévues par le décret 2020-1350 du 5 novembre 2020, certaines dépenses ne sont déductibles, à titre transitoire, que jusqu'au 31 décembre 2024.

Faute de reconduction, ces dépenses ne seront donc plus déductibles à compter du 1er janvier 2025.

Sont concernées :

- ✓ la participation à des événements promouvant l'accueil, l'embauche directe et le maintien dans l'emploi de travailleurs handicapés dans l'entreprise ;
- ✓ le partenariat avec des associations ou des organismes œuvrant pour la formation, l'insertion sociale et professionnelle de personnes handicapées que l'employeur accueille ou embauche, à l'exclusion des participations aux opérations de mécénat ;
- ✓ les actions concourant à la professionnalisation des dirigeants ou des travailleurs des entreprises adaptées, des travailleurs des ESAT (établissements ou services d'accompagnement par le travail) ou des travailleurs indépendants handicapés, ainsi qu'au développement des achats auprès de ces acteurs.

Un projet de décret soumis à la CNNCEFP (Commission nationale de la négociation collective, de l'emploi et de la formation professionnelle) le 11 décembre 2024 prévoit de pérenniser, sous certaines conditions, la possibilité de déduire les dépenses de partenariat. Néanmoins, là encore, c'est au nouvel exécutif qu'il appartient de décider de la suite à donner à ce projet.

CONTRAT D'APPRENTISSAGE : L'AIDE EXCEPTIONNELLE A L'APPRENTISSAGE À COMPTER DU 1ER JANVIER 2025

Un communiqué de presse du ministère du travail du 30 décembre 2024 précise que l'aide exceptionnelle à l'apprentissage sera prolongée par décret en 2025. En revanche, son montant ne sera plus de 6.000 € quelle que soit la taille de l'entreprise, mais de 5.000 € pour les entreprises de moins de 250 salariés et de 2 000 € pour les entreprises de 250 salariés et plus.

L'aide exceptionnelle à l'embauche d'alternants mise en place en 2020 et qui ne concernait plus que les apprentis depuis le 1^{er} mai 2024 arrive à échéance le 31 décembre 2024, le décret 2023-1354 du 29 décembre 2023 qui avait prolongé cette aide n'ayant pas été renouvelé. Cependant, un communiqué de presse du ministère du travail en date du 30 décembre 2024 précise que l'aide exceptionnelle sera finalement reconduite en 2025 par décret.

En revanche, le montant de l'aide perçue par les entreprises pour la 1^{re} année d'exécution du contrat d'apprentissage sera moindre, quelle que soit la taille de l'entreprise.

Une aide de 5.000 € pour la 1^{re} année d'exécution du contrat pour les entreprises de moins de 250 salariés

Le montant de l'aide ne sera plus de 6.000 € pour les entreprises de moins de 250 salariés, mais de 5.000 €.

Comme aujourd'hui cette aide sera versée sans conditions dans les entreprises de moins de 250 salariés et elle concernera l'embauche d'apprentis préparant un diplôme jusqu'au niveau 7 (bac + 5).

En effet, le ministère du travail nous a indiqué que le montant de l'aide accordé aux entreprises de moins de 250 salariés serait identique quel que soit le diplôme préparé. Le montant de l'aide unique à l'embauche d'apprenti prévu par les articles D 6243-1 et suivants du Code du travail serait ainsi également abaissé à 5.000 €.

Remarque : rappelons que pour les contrats d'apprentissage préparant un diplôme au plus équivalant au baccalauréat (niveau 4), le montant de l'aide unique, qui est pérenne depuis le 1^{er} janvier 2023, est actuellement de 6.000 € pour la première année d'exécution du contrat d'apprentissage. Dans l'attente de la publication du futur décret, cette aide unique d'un montant de 6 000 € maximum s'applique pour les contrats conclus à partir du 1^{er} janvier 2025.

Une aide de 2.000 € pour la 1^{ère} année d'exécution du contrat pour les entreprises de 250 salariés et plus

Pour les entreprises de 250 salariés et plus, la diminution du montant de l'aide est encore plus importante.

En effet, les entreprises de 250 salariés et plus ne percevront plus 6.000 € pour la première année d'exécution du contrat d'apprentissage, mais 2.000 €.

De plus, comme aujourd'hui, cette aide sera versée uniquement aux entreprises qui s'engagent à respecter un quota d'alternants dans leur effectif.

Elle concernera l'embauche d'apprentis préparant un diplôme au plus de niveau 7 (bac + 5).

[Communiqué de presse du 30-12-2024](#), [Actualité min. trav. du 31-12-2024](#)

TRANSFERT DES DEMANDES DE REMBOURSEMENT DE L'ACCISE SUR LES PRODUITS ÉNERGÉTIQUES (ex TICPE) A LA DGFIP

À partir du 1er janvier 2025 les demandes de remboursement de l'accise sur les produits énergétiques (ex TICPE) au titre des consommations réalisées à compter du 1er janvier 2025 seront transférées de la DGDDI (Direction Générale des Douanes et Droits Indirects) vers la DGFIP (Direction générale des Finances publiques).

Le circuit de remboursement traité par la DGFIP pour les consommations à compter du 1er janvier 2025 sera le suivant :

- La demande de remboursement est portée sur la déclaration de TVA.
- Le montant de l'accise est imputé automatiquement sur le montant de TVA dû.
- En cas de reliquat de montant d'accise, il est remboursé obligatoirement par le SIE.

La périodicité de demande de remboursement pour le TRM est mensuelle, trimestrielle ou annuelle. Elle doit être compatible avec le régime de TVA du demandeur : réel normal mensuel, réel normal trimestriel ou régime simplifié d'imposition annuel.

Une page dédiée est disponible sur le site [Impôts.gouv.fr](https://impots.gouv.fr) :

[Accise sur les produits énergétiques \(ex TICPE\) : nouvelles modalités de remboursement pour les taxis et transporteurs | impots.gouv.fr](https://impots.gouv.fr/accise-sur-les-produits-energetiques-ex-ticpe-nouvelles-modalites-de-remboursement-pour-les-taxis-et-transporteurs)

Avec une présentation du nouveau dispositif de déclaration :

https://www.impots.gouv.fr/sites/default/files/media/1_metier/2_professionnel/EV/2_gestion/220_remboursement/accise/dispositif_remb_accise_taxis-transporteurs.pdf

TAUX D'INTÉRÊT LÉGAL EN VIGUEUR

L'arrêté du 17 décembre 2024 fixe les taux d'intérêt légal pour le premier semestre 2025 à :

- ✓ **7,21 %** pour les créances des particuliers n'agissant pas pour des besoins professionnels,
- ✓ **3,71 %** pour les autres cas.

TAXES SUR L'AFFECTATION DES VÉHICULES À DES FINS ÉCONOMIQUES (ex-TVS)

Pour rappel, en 2023, la taxe sur les véhicules de société (TVS) a été remplacée par 2 taxes : la taxe annuelle sur les émissions de CO₂ et la taxe annuelle sur l'ancienneté du véhicule.

Ces taxes concernent les professionnels (sociétés et entreprises individuelles) utilisant ou possédant des véhicules de transport de personnes dans le cadre de leur activité.

Pour l'année 2025, ces 2 taxes sur l'affectation des véhicules à des fins économiques font l'objet de modifications.

Fin d'exonération pour les véhicules hybrides

Au 1^{er} janvier 2025, les véhicules hybrides ne seront plus exonérés de la taxe annuelle sur les émissions de CO₂. Seuls les abattements suivants seront appliqués sur les véhicules dont la source d'énergie comprend du superéthanol E85 :

- 40 % des émissions de CO₂, sauf lorsque celles-ci excèdent 250 g/km ;
- 2 chevaux-vapeur pour la puissance fiscale, sauf lorsque cette dernière excède 12 chevaux-vapeur.

Augmentation de la taxe annuelle sur les émissions de CO2

Au 1^{er} janvier 2025, les tarifs relatifs à la taxe annuelle sur les émissions de CO₂ augmentent et évoluent.

Ainsi, le barème WLTP (Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedures) associe désormais un tarif marginal à chaque fraction des émissions de dioxyde de carbone (CO₂). Ce tarif s'applique aux véhicules immatriculés pour la première fois en France à partir de mars 2020. Le seuil d'application du tarif a été baissé de 5 grammes par kilomètre.

Ce barème est le suivant pour l'année 2025 :

Tableau – Barème WLTP 2025

Fraction des émissions de dioxyde de carbone (CO ₂)	Tarif marginal applicable aux véhicules relevant du dispositif d'immatriculation WLTP
Jusqu'à 9 g/km	0 €
De 10 à 50 g/km	1 €
De 51 à 58 g/km	2 €
De 59 à 90 g/km	3 €
De 91 à 110 g/km	4 €
De 111 à 130 g/km	10 €
De 131 à 150 g/km	50 €
De 151 à 170g/km	60 €
À partir de 171 g/km	65 €

Le barème NEDC (New European Driving Cycle), qui concerne les véhicules possédés ou utilisés par une entreprise depuis janvier 2006 et dont la première mise en circulation a eu lieu après le 1^{er} juin 2004, augmente selon des fractions différentes :

Tableau – Barème NEDC 2025

Fraction des émissions de dioxyde de carbone (CO ₂)	Tarif marginal applicable aux véhicules relevant du dispositif d'immatriculation NEDC
Jusqu'à 7 g/km	0 €
De 8 à 41 g/km	1 €
De 42 à 48 g/km	2 €
De 49 à 74 g/km	3 €
De 75 à 94 g/km	4 €
De 92 à 107 g/km	10 €
De 108 à 124 g/km	50 €
De 125 à 140/km	60 €
À partir de 141 g/km	65 €

Enfin, le barème en **puissance fiscale**, qui concerne les véhicules ne relevant pas des 2 catégories précédentes, évolue également en 2025

Tableau – Barème puissance fiscale 2025

Fraction de la puissance fiscale (en chevaux-vapeur, CV)	Tarif marginal
Jusqu'à 3	1.750 €
De 4 à 6	2.500 €
De 7 à 10	4.250 €
De 11 à 15	5.000 €
À partir de 16	6.250 €

CFE - LES PLAFONDS D'EXONÉRATION TEMPORAIRES DANS LES ZONES URBAINES EN DIFFICULTÉ REVALORISÉS

Les entreprises situées dans des zones urbaines en difficulté bénéficient d'exonérations temporaires de cotisation foncière des entreprises (CFE).

Les zones concernées par cette revalorisation

Cette exonération temporaire de CFE concerne les entreprises implantées dans les zones suivantes :

- les [quartiers prioritaires de la politique de la ville \(QPV\)](#) (anciennement nommés ZUS : zones urbaines sensibles) ;
- les zones franches urbaines - territoires entrepreneurs (ZFU - TE).

Les revalorisations des plafonds d'exonérations

Pour l'année 2025, les plafonds d'exonérations de CFE pour les entreprises situées dans une zone urbaine en difficulté ont été réévalués à la hausse (+3,6 %) compte tenu de la variation des prix constatée par l'Insee.

Limites des plafonds d'exonération de CFE

	Pour l'année 2025	Pour l'année 2024
Pour les créations ou extensions d'établissements réalisées dans les QPV	33.637 € de base nette imposable	32.468
Pour les activités commerciales dans les QPV	90.737 € de base nette imposable	87.584
Pour les créations ou extensions d'établissements réalisées dans les ZFU-TE	90.737 € de base nette imposable	87.584

PÉAGES RÉSEAUX AUTOROUTIERS

En février 2025, le prix du ticket de péage va augmenter. L'augmentation des tarifs des péages des principaux réseaux autoroutiers sera en moyenne de 0,9 %. Par société concessionnaire, l'augmentation sera de :

- ATMB : 1,15%
- SAPN : 1,14%
- Area : 1,10%
- SRTRF : 1,10%
- APRR : 1,08%
- Sanef : 0,85%
- ASF : 0,77%
- Escota : 0,77%
- Cofiroute : 0,77%

TUNNELS

Tunnel du Fréjus

ST4F		Tunnel routier du Fréjus Tarifs au 01/01/2025		GEF		
Hauteur maximum 4,30 m						
Tarifs appliqués sur la plateforme Italie (TVA 22 % incluse)		Abonnements				
	Course simple	Aller retour (1)	8 passages (2) Validité 24 mois	20 passages (2) Validité 24 mois	30 passages (2) Validité 24 mois	50 passages (3) Validité 30 jours consécutifs
Classe 5 Moto, moto avec side-car, moto avec remorque	36,90	46,30	114,80	208,50	277,90	278,20
Classe 1 Véhicule ou ensemble de véhicules dont la hauteur au droit de l'essieu avant est inférieure à 1,30 mètres et dont la hauteur totale est inférieure ou égale à 2 mètres	55,80	69,60	175,30	320,00	417,40	278,20
Classe 2 Véhicule ou ensemble de véhicules dont la hauteur au droit de l'essieu avant est supérieure à 1,30 mètres et dont la hauteur totale est supérieure à 2 mètres et inférieure ou égale à 3 mètres*	73,80	92,70	230,00	417,30	556,30	
Classe 3 Véhicule à deux essieux dont la hauteur totale est supérieure à 3 mètres	202,40 212,50 214,20	315,00 330,80 333,30	PL Euro 5-6 Bus Euro 4-5-6 Bus Euro 3 Bus Euro 0-1-2	(1) Pour les classes 1-2-5, le retour est valable jusqu'à 23h59 du 7ème jour suivant celui d'émission (exemple : si achat du titre le samedi, validité jusqu'au samedi suivant à 23h59 pour le retour). Pour les classes 3-4, le retour est valable jusqu'à 23h59 du 15ème jour suivant celui d'émission. L'usage se présentant après l'échéance ou dans le même sens qu'à l'aller devra, sans exception, payer la différence tarifaire entre deux passages simples et le prix déjà payé. Aucun remboursement partiel de ce billet ne pourra intervenir en cas de non-utilisation du retour, même par suite de perte, de vol ou de non-présentation du titre en voie.		
Classe 4 Véhicule à trois essieux ou plus, dont la hauteur totale est supérieure à 3 mètres	406,70 427,10 430,40	638,90 670,90 676,00	PL Euro 5-6 Bus Euro 4-5-6 Bus Euro 3 Bus Euro 0-1-2	(2) Abonnement donnant droit à 8, 20 ou 30 passages simples (quel que soit le sens de circulation) pour une période de 24 mois consécutifs, en plus du mois de validation : achat cabine de péage uniquement. Recharge possible lorsque le solde de 3 passages est atteint et que le titre est valide : via internet www.stfr.fr onglet « Espace client » ou en cabine de péage. Si le titre est utilisé pour un véhicule de classe supérieure, le surplus tarifaire est calculé sur le solde des transits. Temponisation de 6 heures entre chaque passage dans la même direction avec un titre identique. Consultation titre : via internet www.stfr.fr onglet « Espace client ».		
Classe B Véhicule dont la largeur est comprise entre 2,81 mètres et 3,50 mètres, véhicule lent, véhicule tracté	564,70	PL Euro 5-6	(3) Forfait nominatif 50 passages valable 30 jours consécutifs : formule d'abonnement et conditions générales auprès du service relations clientèle.			
Classe C Véhicule dont la largeur est comprise entre 3,51 mètres et 6 mètres et dont la longueur est supérieure à 25 mètres	1 120,90	PL Euro 5-6	Pour les poids lourds : possibilité d'abonnement post-paiement et bénéficiez d'une remise annuelle jusqu'à 13 %.			
Classe F Marchandises ADR de classe 1, classification 1.3 C et 1.3 G (quantité - 5 T) et ADR de classe 2 (Aut. du 22/06/2010)	756,70	PL Euro 5-6	Pour toute information : www.stfr.fr ou contactez le service relations clientèle au +33 (0)4 79 20 26 12, du lundi au vendredi, 8h30-12h00 / 13h30-17h30.			
Escorte ADR Escorte obligatoire pour transports ADR	163,80	PL Euro 5-6				

Tunnel du Mont-Blanc

nt m3 GEIE		Tariffe dal Tarifs au Tolls from Tarife ab		01.01.2025		IVA inclusa TVA incluse VAT inclusive inklusive TVA/MwSt. ITA 22% / FRA 20%	
TARIF	CLASSE 5	CLASSE 1	CLASSE 2	CLASSE 3	CLASSE 4	CLASSE "D"	CLASSE "E"
Corsa semplice Course simple One-way Einfache Fahrt	36,90	55,80	73,80	202,40	406,70	217,40	1120,90
Andata-ritorno Aller-retour Return ticket Hin-und Rückfahrt	46,30	69,60	92,70	315,00	638,90	-	-
10 Transiti Passages Journeys Fahrten	115,80	173,90	231,80	= Tariffe lato Italia/Tarifs côté Italie Tolls Italian Side/Tarife auf italienischer Seite			
20 Transiti Passages Journeys Fahrten	113,90	171,10	228,00	= Tariffe lato Francia/Tarifs côté France Tolls French Side/Tarife auf französischer Seite			
20 Transiti Passages Journeys Fahrten	162,10	243,50	324,50	1 = 7 GIORNI/JOURS/DAYS/TAGE - Classi/Classes/Klassen 5, 1, 2 15 GIORNI/JOURS/DAYS/TAGE - Classi/Classes/Klassen 3, 4			
Forfait 1 mese 1 mois 1 month 1 Monate	278,20	-	-	2 = 2 ANNI/ANS/YEARS/JAHRE 3 = MAX 50 TRANSITI/PASSAGES/JOURNEYS/FAHRTEN			
	273,70	-	-	Per le classi 3, 4, D e E possibilità di abbonamento post-pagamento. Per les classes 3, 4, D et E possibilité d'abonnement post-paiement. For classes 3, 4, D and E possibility of post-payment subscription. Für die Klassen 3, 4, D und E Möglichkeit eines Abonnements mit Nach-Bezahlung.			

Supplemento per accompagnamento veicoli (come previsto ai sensi dell'articolo 3 del Regolamento di circolazione), escluse classi D e E: € 15,00.
 Supplément pour accompagnement véhicules (conformément à l'article 3 du Règlement de circulation), à l'exclusion des classes D et E: € 15,00 euros.
 Surcharge for accompanying vehicles (as provided for in Article 3 of Traffic Regulations), excluding classes D and E: € 15,00.
 Zuschlag für Begleitfahrzeuge (gemäß Artikel 3 der Straßenverkehrsordnung), ausgenommen Klassen D und E: € 15,00.

FORMALITÉS ET OPTIONS

Au 1^{er} janvier 2025, le guichet unique des formalités sera le seul point d'entrée des entreprises pour réaliser les formalités.

Les mesures dérogatoires mises en place en cas d'indisponibilité du service ou de blocage répétitif sur un type de demandes pour réaliser une déclaration sur le guichet ne sont plus d'application depuis le 1^{er} janvier 2025.

Ainsi depuis 1^{er} janvier 2025, les formalités qui doivent être déclarées sur le portail :

<https://formalites.entreprises.gouv.fr/>

concernent notamment :

- La **création** (immatriculation ou déclaration de début d'activité), qui permet de donner une existence légale à une entité,
- Les **modifications** (changement d'activité, d'adresse, de nom, du nombre d'associés, des statuts, etc.), qui permettent de mettre à jour les informations relatives à l'entreprise,
- La **cessation d'activité**, qui permet de mettre fin à l'existence légale d'une entité.

L'assistance de l'INPI a été renforcée pour accompagner les professionnels :

le numéro d'appel d'INPI Direct - **01 56 65 89 98** - est ouvert de 9 h à 18 h les jours ouvrés.

Par ailleurs, le site connaîtra d'importantes améliorations en matière d'ergonomie afin de faciliter le parcours des usagers, et aboutira à une deuxième version du site mi-2025.

ENTREPRISES EN DIFFICULTÉ : DÉSIGNATION ET INSTAURATION DES TRIBUNAUX DES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES

Un arrêté du 5 juillet 2024 désigne les 12 tribunaux de commerce qui deviennent des tribunaux des activités économiques à partir du 1^{er} janvier 2025.

Dans le cadre de la loi d'orientation et de programmation du ministère de la Justice 2023-2027, les tribunaux des activités économiques (TAE) seront expérimentés pendant 4 ans.

La mise en place de ces tribunaux a pour objectif d'étendre la compétence des actuels tribunaux de commerce aux procédures amiables et collectives.

Quelles seront les compétences des tribunaux des activités économiques ?

Les TAE ont compétence pour statuer sur :

- Les **procédures d'alerte** et les **procédures amiables** ;
- la **désignation d'un conciliateur** (seulement pour les **exploitations agricoles en difficulté**) ;
- les **procédures collectives** ;
- les **actions et contestations relatives aux baux commerciaux nées de la procédure de sauvegarde, de redressement ou de liquidation judiciaire** du débiteur présentant avec celle-ci des **liens de connexité suffisants**. Les autres actions relatives aux baux commerciaux resteront du ressort des tribunaux judiciaires ;
- les **procédures** que connaît le [tribunal de commerce spécialement désigné](#).

À savoir

Les dispositions relatives aux compétences des TAE en matière de procédure amiable et collective **ne concernent pas les débiteurs exerçant une profession du droit réglementée** (avocat, notaire, huissier de justice, commissaire-priseur judiciaire, greffier de TAE ou de tribunal de commerce, administrateur judiciaire et mandataire judiciaire).

À noter

Devant le tribunal des activités économiques, les parties sont dispensées de l'obligation d'avoir un avocat dans les cas suivants :

- la demande porte sur un montant inférieur ou égal à 10.000 € ;
- la demande a pour origine l'exécution d'une obligation dont le montant n'excède pas 10.000 €.

Cette dispense concerne les procédures relatives aux difficultés des entreprises (prévention, sauvegarde, redressement judiciaire, liquidation judiciaire), les litiges relatifs à la tenue du RCS : Registre du commerce et des sociétés et la procédure de règlement amiable agricole.

Il reste néanmoins possible de se faire assister ou représenter par toute personne de son choix.

Quels seront les tribunaux des activités économiques ?

Les tribunaux de commerce suivants ont été désignés pour devenir des tribunaux des activités économiques

Tribunaux de commerce	Cour d'appel
Tribunal de commerce de Paris	Cour d'appel de Paris
Tribunal de commerce de Marseille	Cour d'appel d'Aix-en-Provence
Tribunal de commerce de Lyon	Cour d'appel de Lyon
Tribunal de commerce de Nanterre	Cour d'appel de Versailles
Tribunal de commerce de Limoges	Cour d'appel de Limoges
Tribunal de commerce d'Avignon	Cour d'appel de Nîmes
Tribunal de commerce d'Auxerre	Cour d'appel de Paris
Tribunal de commerce de Saint-Brieuc	Cour d'appel de Rennes
Tribunal de commerce du Havre	Cour d'appel de Rouen
Tribunal de commerce de Nancy	Cour d'appel de Nancy
Tribunal de commerce de Versailles	Cour d'appel de Versailles
Tribunal de commerce du Mans	Cour d'appel d'Angers

ENTREPRISES EN DIFFICULTÉS : UN GUIDE « PAS À PAS »

Pour toute entreprise, il est indispensable de détecter les fragilités économiques au plus tôt afin d'y remédier.

Entreprendre.Service-Public.fr vous présente dans son nouveau thème « Difficultés financières » les outils et dispositifs dont vous pouvez bénéficier selon le niveau de difficultés rencontré.

[Soutien et rebond -Difficultés financières : nous vous guidons pas à pas | Entreprendre.Service-Public.fr](#)

INTERDICTIONS COMPLÉMENTAIRES DE CIRCULATION POUR 2025

Le Journal Officiel a publié le 20 décembre l'arrêté relatif aux interdictions complémentaires de circulation des véhicules de transport de marchandises pour l'année 2025.

Ce texte complète de cinq samedis en période hivernale et sept samedis en période estivale, pour l'année 2025, le dispositif général d'interdiction de circulation des véhicules de transport de marchandises de plus de 7,5 tonnes de poids total autorisé en charge les samedis et veilles de jours fériés à partir de 22 heures et jusqu'à 22 heures les dimanches et jours fériés.

En résumé :

Pour les véhicules ou ensembles de véhicules de plus de 7,5 tonnes de poids total autorisé en charge affectés aux transports routiers de marchandises, à l'exclusion des véhicules spécialisés et des véhicules et matériels agricoles définis à l'annexe [II de l'arrêté du 16 avril 2021](#) susvisé, la circulation est interdite :

En période hivernale, de 7 heures à 18 heures, sur les routes du réseau routier « Auvergne-Rhône-Alpes »

les samedis

- 8 février,
- 15 février,
- 22 février,
- 1er mars et
- 8 mars 2025.

En période estivale, de 7 heures à 19 heures, sur l'ensemble du réseau routier de France métropolitaine

les samedis

- 5 juillet,
- 12 juillet,
- 19 juillet,
- 26 juillet,
- 2 août,
- 16 août et
- 23 août 2025,.

Les interdictions prévues ne s'appliquent pas le **samedi 5 juillet** 2025 dans les régions suivantes :

- Bourgogne-Franche-Comté et Grand Est, à l'exception des autoroutes A6 et A31 dans le sens Nord-Sud (respectivement vers Lyon et vers Beaune), qui restent interdites à la circulation pour ces véhicules ;
- Hauts-de-France, à l'exception des autoroutes A1 et A16 dans le sens Nord-Sud (vers Paris), qui restent interdites à la circulation pour ces véhicules à partir de leurs raccordements avec l'autoroute A29 (raccordement sud pour l'A16).

Les interdictions prévues ne s'appliquent pas le **samedi 23 août** 2025 dans les régions suivantes :

- Bourgogne-Franche-Comté et Grand Est, à l'exception des autoroutes A6 et A31 dans le sens Sud-Nord (respectivement vers Paris et vers la frontière luxembourgeoise), qui restent interdites à la circulation pour ces véhicules ;
- Hauts-de-France, à l'exception des autoroutes A1 et A16 dans le sens Sud-Nord (respectivement vers Lille et vers la frontière belge), qui restent interdites à la circulation pour ces véhicules jusqu'à leurs raccordements avec l'autoroute A29 (raccordement sud pour l'A16).

[Consulter l'arrêté du 20 décembre 2024 relatif aux interdictions complémentaires de circulation des véhicules de transport de marchandises pour l'année 2025](#)

MISE EN PLACE D'UN CERTIFICAT DIGITAL DE DROIT À CONDUIRE POUR LES NOUVEAUX TITULAIRES DU PERMIS DE CONDUIRE

Le ministère de l'Intérieur a annoncé la création d'un certificat de droits à conduire digital pour les nouveaux titulaires du permis de conduire, dans l'attente de la réception par courrier de leur titre du permis. L'attestation provisoire, valable quatre mois, peut être imprimée ou sous forme digitale, depuis le site « Mes Points Permis ».

Le décret publié au Journal Officiel du 29 novembre 2024 a acté la mise en place concrète de la mesure. Ce texte met à jour les modalités de délivrance de l'attestation sécurisée prévues aux articles L 223-3 et L223-5 du Code de la route.

L'attestation de droit à conduire sécurisée peut depuis le 30 novembre 2024 être téléchargée sur l'application « Mes Points Permis ». Ce service permet aux conducteurs (en particulier aux conducteurs salariés, qui peuvent l'utiliser pour des besoins professionnels) de :

- consulter le solde des points affectés à leur permis de conduire ;
- de télécharger le relevé intégral des mentions le concernant ;
- et de télécharger les informations relatives à l'existence, la catégorie et la validité du permis de conduire.

Ce document, valable pour une durée de quatre mois, vaudra preuve de leur droit à conduire lors de contrôles routiers.

[voir le Décret n°2024-1075 du 27 novembre 2024](#)

Retrouvez le guide pratique sur l'attestation de droit à conduire sécurisée :

[SR Flyer ADCS permis numerique pro PRINT- \(002\).pdf](#)

TEMPS DE CONDUITE ET DE REPOS & TACHYGRAPHE : ÉLARGISSEMENT DES ACTIVITÉS CONTRÔLÉES LORS DES CONTRÔLES ROUTIERS

Depuis le 31/12/2024, lors d'un contrôle routier, un conducteur doit présenter les activités de la journée en cours et les 56 jours précédents. Il s'agit d'un doublement de la période pouvant être contrôlée lors d'un contrôle routier. Cette mesure doit notamment permettre aux contrôleurs de vérifier le retour obligatoire du chauffeur à son domicile et la compensation des repos hebdomadaires réduits.

TRANSPORT MATIÈRES DANGEREUSES – ADR : MODIFICATIONS AU 1^{er} JANVIER

Un arrêté du 03/12/2024 - <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000050730671> - prend en compte les amendements issus des réglementations internationales relatives au transport terrestre des marchandises dangereuses RID/ADR/ADN entrant en vigueur le 01/01/2025.

Les évolutions les plus marquantes :

► ADR 2025 : de nouveaux numéros ONU pour identifier les marchandises dangereuses

- UN 0514, DISPOSITIFS D'EXTINCTION PAR DISPERSION. Cette marchandise de classe 1, division 1.4, groupe de compatibilité S définit comme des objets contenant une matière pyrotechnique, qui, lorsqu'ils sont activés, ont pour fonction de disperser un produit (ou un aérosol) extincteur, peut sous certaines conditions être identifiée en classe 9, sous la nouvelle rubrique UN 3559, DISPOSITIFS D'EXTINCTION PAR DISPERSION (C f. nouvelle DS407)
- UN 3553, DISILANE ; UN 3554, GALLIUM CONTENU DANS DES OBJETS MANUFACTURÉS ;
- UN 3555, TRIFLUOROMÉTHYLÉTÉTRAZOLE, SEL DE SODIUM DANS L'ACÉTONE, avec au moins 68 % (masse) d'acétone
- UN 3560, HYDROXYDE DE TETRAMÉTHYLAMMONIUM EN SOLUTION AQUEUSE contenant au moins 25 % d'hydroxyde de tétraméthylammonium.

► Création de deux rubriques pour les piles et batteries dans l'ADR 2025

Afin de tenir compte des avancées dans le domaine des piles, batteries et accumulateurs, l'ADR 2025 introduit deux nouvelles rubriques en classe 9 pour les accumulateurs au sodium ionique :

- UN 3551 ACCUMULATEURS AU SODIUM IONIQUE à électrolyte organique
- UN 3552 ACCUMULATEURS AU SODIUM IONIQUE CONTENUS DANS UN ÉQUIPEMENT ou ACCUMULATEURS AU SODIUM IONIQUE EMBALLÉS AVEC UN ÉQUIPEMENT à électrolyte organique

La nouvelle Disposition Spéciale 401, associée à ces deux nouvelles rubriques, précise que ces numéros ONU s'appliquent aux piles et batteries au sodium ionique à électrolyte organique (électrolyte comparable à celui des piles et batteries au lithium ionique), alors que les deux rubriques préexistantes : UN 2795, ACCUMULATEURS électriques REMPLIS D'ELECTROLYTE LIQUIDE ALCALIN et UN 3292, ACCUMULATEURS AU SODIUM ou ÉLÉMENTS D'ACCUMULATEUR AU SODIUM, doivent être utilisées respectivement pour les batteries au sodium ionique à électrolyte aqueux alcalin et les batteries contenant du sodium métallique ou un alliage de sodium.

Une seconde nouvelle Disposition Spéciale, la DS 400, prévoit que ces accumulateurs au sodium ne sont pas soumis à l'ADR, sous réserve de respecter les conditions de cette DS : batterie à l'état court-circuité, respect de la nouvelle sous-section 2.2.9.1.7.2, marquage de l'emballage selon les dispositions du 5.2.1.9, etc.

Les DS 188, 230, 296, 310, 328, 348, 363, 376, 377, 636 sont modifiées pour intégrer les piles et batteries au sodium.

Notons également la création de la DS677 (applicable pour les numéros ONU 3090, 3091, 3480, 3481, 3551 et 3552) qui reprend l'obligation (reprise de la DS376 où elle a été supprimée) :

- 1) d'affecter à la catégorie de transport 0 (application de l'exemption partielle du 1.1.3.6 impossible) les batteries considérées comme endommagées ou défectueuses et susceptibles de réagir dangereusement, et ajoute l'obligation
- 2) d'apposer la mention « Transport selon la disposition spéciale 376 – Catégorie de transport 0 » sur le document de transport.

► Création de 3 nouvelles rubriques pour les véhicules dans l'ADR 2025

L'ADR 2023 identifiait les véhicules à l'aide de 2 rubriques :

- UN 3166 VÉHICULE À PROPULSION PAR GAZ INFLAMMABLE ou VÉHICULE À PROPULSION PAR LIQUIDE INFLAMMABLE ou VÉHICULE À PROPULSION PAR PILE À COMBUSTIBLE CONTENANT DU GAZ INFLAMMABLE ou VÉHICULE À PROPULSION PAR PILE À COMBUSTIBLE CONTENANT DU LIQUIDE INFLAMMABLE
- UN 3171 APPAREIL MÛ PAR ACCUMULATEURS ou VÉHICULE MÛ PAR ACCUMULATEURS

L'ADR 2025 introduit de nouvelles rubriques en classe 9 plus spécifiques aux différents types de véhicules électriques :

- ONU 3556 VÉHICULE MÛ PAR UNE BATTERIE AU LITHIUM IONIQUE
- ONU 3557 VÉHICULE MÛ PAR UNE BATTERIE AU LITHIUM MÉTAL
- ONU 3558 VÉHICULE MÛ PAR UNE BATTERIE AU SODIUM IONIQUE

La modification de la DS 388 précise les cas d'utilisation de ces différentes rubriques.

La nouvelle DS 404, prévoit que les véhicules mus par une batterie au sodium ionique en tant que chargement, ne sont pas soumis aux autres dispositions de l'ADR, si la batterie est court-circuitée de manière à ce qu'elle ne contienne pas d'énergie électrique.

Les dispositions préexistantes pour le transport des véhicules électriques sont également applicables à ces nouvelles rubriques.

► De nouvelles prescriptions pour gérer vos déchets

Déchets de peintures inflammables et de peinture à base aqueuses dangereuses pour l'environnement pris en compte par la DS 650 dans l'ADR 2025

La modification dans l'ADR 2025 de la disposition spéciale 650, applicable à la rubrique UN 1263, PEINTURE, autorise le mélange de restes d'emballages, des restes solidifiés et des restes liquides de peinture identifiés sous le numéro ONU 1263, avec des déchets de peintures à base d'eau, classés sous le No ONU 3082.

Les conditions de l'emballage ou de transport en vrac de ces déchets selon cette disposition spéciale restent inchangées, en précisant que :

- dans le cas du transport en vrac d'un tel mélange, la signalisation orange à apposer sur le conteneur devra se faire sous le numéro ONU 1263
- les mentions à apposer sur vos documents de transport (Cadre 6 de BSD de TRACK DECHET) devront être : UN 1263, DÉCHETS PEINTURES, 3, II, (D/E) ou UN 3082 DÉCHETS MATIÈRE DANGEREUSE POUR L'ENVIRONNEMENT, LIQUIDE, N.S.A. (PEINTURES), 9, III, (-), selon qu'il convient.

Déchets d'amiante dans l'ADR 2025 : DS 678 / CV1 / CV2 / AP12 / CV38

L'ADR 2023 n'autorise pas le transport en vrac de déchets constitués d'objets et matériaux contaminés par de l'amiante libre (aucune disposition spéciale de transport en colonne 17 du tableau A du chapitre 3.2 pour les rubriques 2212 et 2590).

En France, le transport en vrac était autorisé en vertu de l'article 3.9, Annexe I de l'Arrêté du 29 mai 2009 modifié relatif aux Transports de Marchandises Dangereuses par voies terrestres (dit arrêté TMD), mais uniquement pour les déchets solides issus de chantiers routiers ou ceux issus de chantiers de démolition ou de réhabilitation d'ouvrages ou d'immeubles sinistrés. C'est finalement l'accord multi latéral M356, applicable jusqu'au 31/12/24 qui permet d'étendre cette autorisation à d'autres types de déchets amiantés, et d'autoriser le transport de déchets contaminés par de l'amiante libre en vrac.

L'ADR 2025 introduit de nouvelles dispositions pour autoriser le transport en vrac de ces déchets d'amiante, notamment au travers de l'ajout des dispositions VC1 et VC2 en colonne 17, du tableau A du chapitre 3.2 de l'ADR pour les rubriques 2212 et 2590 et de la création de la DS 678.

Les déchets contaminés par de l'amiante concernés par cette disposition spéciale doivent appartenir à l'une de ces catégories :

- déchets solides ou résidus de balayage issus de travaux de voirie ;
- terres contaminées ;
- objets (par exemple, meubles) ou matériaux provenant de structures ou de bâtiments sinistrés, démolis ou rénovés et qui ne peuvent, en raison de leur volume ou de leur masse, être emballés conformément à l'instruction d'emballage applicable.

Ces déchets, qui ne peuvent être mélangés ou chargés avec d'autres déchets contenant de l'amiante ni avec tout autre déchet, dangereux ou non, doivent être transportés uniquement du site où ils sont générés vers l'installation d'élimination définitive.

La nouvelle disposition supplémentaire AP12 impose que les déchets soient contenus dans un « conteneur-bag » adapté au compartiment de chargement en vrac à parois métalliques rigides dans lequel il est placé. Ce conteneur-bag doit être doté d'au moins :

- une doublure intérieure, constituée d'un film de polyéthylène ou de polypropylène, empêchant la libération de fibres d'amiante durant le transport
- une doublure extérieure en polypropylène et munie d'un système de fermeture à glissière, assurant la résistance mécanique du conteneur-bag chargé de déchets, face aux sollicitations normales du transport.

La masse maximale de déchets ne doit pas dépasser la capacité spécifiée par le fabricant du conteneur-bag.

Dans le cas de déchets de chantier contaminés par de l'amiante libre provenant de structures ou de bâtiments démolis ou rénovés tels que mentionnés à la disposition spéciale 678 b) iii), iv) et v), deux conteneurs-bags devront être utilisés et la masse totale de déchets contenus ne doit pas dépasser 7 tonnes.

La nouvelle disposition spéciale de chargement, déchargement et manutention CV38 impose de plus que :

- Le conteneur-bag soit placé, avant toute opération de remplissage, dans son compartiment de chargement, dépourvu d'arêtes vives susceptibles de le déchirer et contrôler avant chargement.
- Après remplissage, le conteneur-bag doit être fermé conformément aux instructions du fabricant en veillant à ce que le curseur de la fermeture à glissière soit du côté avant du compartiment de chargement en position fermée et ne doit pas être soulevé ni transféré d'un compartiment de chargement à un autre.

- Après toute opération de remplissage, et après fermeture, les surfaces externes du conteneur-bag doivent être décontaminées.
- Le déchargement du conteneur-bag s'effectue une fois le compartiment de chargement amovible posé au sol.
- Le déchargement par basculement du compartiment de chargement de conteneurs-bags remplis de déchets de travaux routiers ou de sols contaminés par de l'amiante libre est autorisé, à condition de respecter un protocole de déchargement convenu conjointement entre le transporteur et le destinataire, afin d'éviter que les conteneurs-bags ne se déchirent lors du déchargement. Le protocole doit garantir que les conteneurs-bags ne tombent pas ou ne se déchirent pas pendant l'opération de déchargement. Une copie de la procédure de déchargement doit accompagner la marchandise lors du transport.

Un document de transport marchandises dangereuses, conforme à la nouvelle section 5.4.1.1.4 de l'ADR doit être rédigé. Ce document doit comprendre :

- Les renseignements généraux imposés par les 5.4.1.1.1 a) à d) et k) : e.g. : « UN 2590, DECHET AMIANTE CHRYSOTILE, 9, III, (E) »
- La description des déchets transportés, selon qu'il s'agit de déchets solides issus de travaux de voirie, de terres contaminées ou de matériaux provenant de structures ou de bâtiments sinistrés, démolis ou rénovés ;
- La mention « Transport selon la disposition spéciale 678 ».
« UN 2590, DECHET AMIANTE CHRYSOTILE, 9, III, (E) – terres contaminées – Transport selon la disposition spéciale 678 »

Une copie de la fiche technique du type de conteneur-bag utilisé, à en-tête du fabricant ou du distributeur mentionnant les dimensions de cet emballage et sa masse maximale doit également être présente lors du transport.

Emballage en commun de déchets conditionnés en petits contenants :

Avec l'ADR 2023, la gestion de déchets divers contenus dans des emballages intérieurs de tailles et de formes différentes, contenant des liquides et/ou des solides, reste un exercice parfois complexe, imposant de nombreux ré-emballages pas toujours compatibles avec la recherche de sécurité et souvent source de coûts supplémentaires.

Avec l'ADR 2025, le transport de ce type de déchets est facilité.

Ces déchets, pouvant contenir des liquides ou des solides, peuvent être conditionnés ensemble dans un emballage extérieur si :

- les déchets des classes 1 (matières et objets explosibles), 2 (gaz) , 6.2 (matières infectieuses) ou 7 (matières radioactives), sont exclus ;
- les marchandises dangereuses emballées ensemble ne réagissent pas dangereusement entre elles (4.1.1.6) ;
- les dispositions relatives à l'emballage en commun du 4.1.10 (codes MP) sont respectées ;
- les conditions du nouveau paragraphe 4.1.1.5.3 sont respectées :

L'emballage extérieur homologué, qui répond aux exigences de performance du groupe d'emballage I (épreuves pour les solides), peut-être de type :

- 1H2 (fût en plastique à dessus amovible),
- 1A2 (fût en acier à dessus amovible),
- 3A2 (bidon en acier à dessus amovible),
- 3H2 et 3H1 (bidons en plastique à dessus amovible ou non),
- 4A (caisse en acier) ou 4H2 (caisse en plastique rigide),
- 11A (GRV en acier pour matières solides, avec remplissage ou vidange par gravité),
- 11H1 ou 11H2 (GRV en plastique rigide pour matières solides, avec remplissage ou vidange par gravité et équipement de structure ou autoportant)
- 50A (grand emballage rigide en acier) ou 50H (grand emballage rigide en plastique)

Cet emballage extérieur doit être capable de retenir les matières liquides dans les conditions normales de transport. Un matériau de rembourrage et un absorbant (dans le cas de contenants intérieurs susceptibles de se briser facilement), doivent être utilisés pour empêcher tout mouvement significatif des emballages intérieurs et retenir tout liquide libre qui pourrait s'échapper des emballages intérieurs pendant le transport.

Pour cet emballage extérieur, s'il est en polyéthylène, la preuve de compatibilité chimique est assouplie.

Ces déchets emballés en commun sont affectés à la (ou les) rubrique la plus appropriée et l'emballage extérieur est marqué et étiqueté conformément aux prescriptions de cette rubrique.

Le document de transport conforme au chapitre 5.4, doit contenir selon le nouveau paragraphe 5.4.1.1.3.3 :

- Les renseignements généraux imposés par les 5.4.1.1.1 a) à d) et k) correspondant à la rubrique choisie ;
- La mention « Transport conformément au 4.1.1.5.3 » sans précision du complément N.S.A (nom technique imposé par la DS 274) et/ou de la mention imposée par le 5.4.1.1.3.2 dans le cas où la quantité exacte n'est pas connue.
« UN 1993 DÉCHET LIQUIDE INFLAMMABLE, N.S.A., 3, III, (E) ; Transport conformément au 4.1.1.5.3 »

Le personnel en charge de ce conditionnement est formé de manière adaptée à ses fonctions et responsabilités selon les prescriptions du chapitre 1.3.

► Signalisation, construction et agrément des véhicules

Signalisation des citernes transportant des produits pétroliers : Modification du 5.3.2.1.3

Selon l'ADR, la signalisation orange d'un véhicule citerne, disposant de plusieurs compartiments, impose un panneau orange, vierge, à l'avant et à l'arrière de l'unité de transport (5.3.2.1.1) ET des panneaux orange « codifiés » (numéro d'identification de danger/numéro ONU) sur les côtés de la citerne, en regard de chaque compartiment chargé (5.3.2.1.2).

Toutefois, une simplification pour les véhicules citernes destinés au transport de produits pétroliers est permise par la sous-section 5.3.2.1.3.

Avec cette exemption, si la citerne contient des marchandises de Nos ONU 1202, 1203 ou 1223, ou du carburant aviation classé sous les Nos 1268 ou 1863 mais aucune autre matière dangereuse, alors il est possible de simplifier la signalisation en apposant uniquement un panneau orange codifié à l'avant et à l'arrière de l'unité de transport, mentionnant le numéro d'identification de danger et le numéro ONU de la matière la plus dangereuse transportée c'est-à-dire la matière ayant le point d'éclair le plus bas.

Cependant, cette exemption ne tenait pas compte de l'introduction, depuis l'ADR 2009, du No ONU 3475 pour les MELANGES D'ETHANOL ET D'ESSENCE contenant plus de 10% d'éthanol. Ainsi, en dépit du développement important du transport de ce carburant, pourtant fréquemment transporté, les entreprises réalisant ce type de transport devaient se conformer aux prescriptions 5.3.2.1.2 et donc apposer des panneaux orange codifiés, sur les côtés de la citerne, en regard de chacun des compartiments chargés.



Signalisation selon le 5.3.2.1.3 ADR 2025

L'ADR 2025, modifie donc la rédaction du 5.3.2.1.3 pour intégrer le numéro ONU 3475 dans la simplification de la signalisation des véhicules citernes destinés au transport des produits pétroliers : « *Il n'est pas nécessaire d'apposer les panneaux de couleur orange prescrits au 5.3.2.1.2 sur les véhicules-citernes ou les unités de transport comportant une ou plusieurs citernes qui transportent des matières des Nos ONU 1202, 1203, 1223 ou 3475, ou du carburant aviation classé sous les Nos 1268 ou 1863 mais aucune autre matière dangereuse si les panneaux fixés à l'avant et à l'arrière conformément au 5.3.2.1.1 portent le numéro d'identification de danger et le numéro ONU prescrits : pour le No ONU 3475 ; ou pour la matière la plus dangereuse transportée, c'est à dire la matière ayant le point d'éclair le plus bas, en l'absence de matière du No ONU 3475* ».

Construction et agrément des véhicules : Modifications du 9.1.3.3 et 9.2.2.8

Le 9.1.3.3 de l'ADR 2025 est modifié pour autoriser les parties contractantes à intégrer au certificat d'agrément (« Barré rose ») des éléments de sûreté supplémentaires » (...) comme un hologramme, une impression UV, un motif guilloché ou un code-barre ».

Le chapitre 9.2 est modifié pour permettre l'utilisation plus étendue des véhicules électriques et des véhicules fonctionnant à l'hydrogène pour le transport de matières dangereuses en citernes. Depuis l'ADR 2023, les véhicules électriques à batteries sont autorisés pour le transport des matières non inflammables et non explosibles (véhicules AT). Avec l'ADR 2025, ces véhicules (véhicules électriques à batteries mais aussi véhicules à pile à combustible à hydrogène ou équipés d'un moteur à combustion à hydrogène) peuvent aussi être agréés pour le transport des matières inflammables (véhicules FL).

CIRCULATION À 44 T RÉSERVÉE AUX EURO 6 A PARTIR DU 1^{re} OCTOBRE 2025

[L'arrêté du 29 juillet 2021 modifiant l'arrêté du 4 décembre 2012 modifié relatif au poids total roulant autorisé des véhicules terrestres à moteur](#) prévoit que la circulation à plus de 40 tonnes pour un transport routier réalisé entièrement sur le territoire national est autorisée.

Seuls les véhicules dont la première immatriculation est postérieure au 1er janvier 2014 ou qui sont équipés de moteurs Euro 6 (ou plus récents) seront autorisés à circuler en France avec un poids total de 44 tonnes. Ainsi à partir du 1er octobre 2025, les camions équipés de moteurs Euro 5 ne pourront plus circuler à un poids supérieur à 40 tonnes.

RÉTROFIT CHRONOTACHYGRAPHE INTELLIGENT C2V2 POUR LE TRANSPORT INTERNATIONAL

Les véhicules de plus 3,5t engagés à l'international équipés d'un tachygraphe numérique (G1) doivent être équipés d'un tachygraphe intelligent version 2 (G2V2) au plus tard le 31 décembre 2024.

Pour laisser aux utilisateurs le temps de s'adapter, les États membres ont prévu une période de transition de deux mois. Pendant cette période, qui s'étend jusqu'au 28 février 2025, les contrôles seront principalement axés sur la sensibilisation, sans amendes.

Les véhicules de plus de 3,5 t engagés en transport international équipés d'un tachygraphe intelligent version 1 (G2V1) doivent être équipés d'un tachygraphe intelligent version 2 (G2V2) au plus tard le 21 août 2025

Enfin, tous les véhicules utilitaires (VUL) de plus de 2,5t opérant à l'international devront être équipés d'un chronotachygraphe intelligent G2V2 au plus tard le 1er juillet 2026.

Pour les véhicules utilisés uniquement dans le pays où ils sont immatriculés, il n'est pas nécessaire d'installer un nouveau tachygraphe.

LE NON-RESPECT DE L'OBLIGATION D'INFORMATION DES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE (GES) DES PRESTATIONS DE TRANSPORT DEVIENT PÉNALISABLE

En application de l'article L1431-3 du code des transports, « Toute personne qui commercialise ou organise une prestation de transport de personnes, de marchandises ou de déménagement doit fournir au bénéficiaire de la prestation une information relative à la quantité de gaz à effet de serre émise par le ou les modes de transport utilisés pour réaliser cette prestation ».

Depuis 1er janvier 2025, les entreprises qui ne respectent pas cette obligation s'exposent à une amende administrative pouvant atteindre jusqu'à 3.000 euros.

Ainsi, l'entreprise doit être en mesure de déterminer et d'informer son donneur d'ordre de la quantité de GES émise à l'occasion de la prestation de transport confiée dont le point de départ ET d'arrivée se situe sur le territoire français.

Il existe 4 méthodes de calcul principales :

- Consommation connue (en volume) et un bénéficiaire ;
- Consommation connue (en volume) et plusieurs bénéficiaires ;
- Consommation inconnue et un bénéficiaire ;
- Consommation inconnue et plusieurs bénéficiaires.

La réglementation prévoit 4 niveaux de précision de la donnée finale (le niveau 4 étant la donnée la plus précise basée sur des données réelles associées à la prestation de transport).

Un guide méthodologique pour le calcul des émissions de gaz à effet de serre pour ses activités transport et logistique a été éditée dans le cadre du Programme EVE et est disponible au lien :

Guide « Comment calculer ses émissions de GES ? » - Programme EVE

LES ZFE AU 1^{er} JANVIER 2025

Depuis le 1er janvier 2025, les 42 agglomérations françaises de plus de 150.000 habitants où les valeurs de qualité de l'air recommandées par l'Organisation mondiale de la santé (OMS) sont dépassées doivent obligatoirement modifier les règles de circulation automobile dans le périmètre défini pour leur ZFE.

30 agglomérations concernées par la mise en place d'une ZFE et les véhicules qui sont exclus au 1er janvier 2025

- Dunkerque : pas d'informations communiquées
- [Lille](#) : exclusion des véhicules non classés
- Douai-Lens : pas d'informations communiquées
- Valenciennes : pas d'informations communiquées
- Amiens : pas d'informations communiquées
- Metz : exclusion des voitures et utilitaires non classés
- [Nancy](#) : exclusion des poids lourds et véhicules utilitaires Crit'Air 5 et non classés
- Mulhouse : pas de détails communiqués
- Dijon : exclusion des véhicules Crit'Air 5 et non classés (projet en consultation)
- Annemasse : exclusion des véhicules non classés
- Annecy : exclusion des véhicules non classés
- Chambéry : exclusion des véhicules non classés
- Toulon : exclusion des véhicules Crit'Air 5 et non classés
- Avignon : exclusion des poids lourds Crit'Air 5 et non classés
- Nîmes : exclusion des véhicules non classés
- Perpignan : pas d'informations communiquées
- Pau : exclusion des véhicules non classés

- Communauté d'agglomération Pays-Basque : exclusion des véhicules Crit'Air 5 et non classés
- [Bordeaux](#) : exclusion des véhicules non classés
- Limoges : pas de détails communiqués
- Orléans : pas de détails communiqués
- [Tours](#) : exclusion des véhicules non classés
- Angers : exclusion des véhicules non classés
- [Nantes](#) : exclusion des véhicules non classés
- Le Mans : la ville a été exonérée de l'obligation de mettre en place une ZFE
- Brest : exclusion des véhicules non classés
- [Rennes](#) : exclusion des véhicules non classés
- Caen : exclusion des véhicules non classés
- [Le Havre](#) : exclusion des véhicules non classés
- Béthune : pas de détails communiqués

Fin 2024, 12 ZFE étaient déjà mises en place et actives en France : Paris, Lyon, Rouen, Reims, Strasbourg, Grenoble, Nice, Marseille, Montpellier, Toulouse, Saint-Etienne et Clermont-Ferrand.

Des ZFE moins restrictives que prévu à Marseille, Rouen et Strasbourg

D'autres agglomérations bénéficient quant à elles d'un sursis : à Marseille, Rouen et Strasbourg, les calendriers de restrictions sont allégés en raison d'une amélioration de la qualité de l'air. Ces trois villes devaient initialement interdire la circulation des véhicules Crit'Air 3 dans leurs ZFE à partir du 1er janvier 2025, comme Paris et Lyon. Mais en mars 2024, un comité ministériel sur la qualité de l'air en ville a souligné la diminution des concentrations en polluants atmosphériques dans ces trois agglomérations, les passant ainsi de « Territoires ZFE » à « Territoires de vigilance ». **Les métropoles de Marseille, Rouen et Strasbourg ne sont donc plus concernées par l'obligation d'interdiction de circulation des Crit'Air 3.**

- À [Marseille](#), les Crit'Air 4, 5 et non classés sont exclus de la ZFE.
- À [Rouen](#), les Crit'Air 4, 5 et non classés sont exclus.
- À [Strasbourg](#), les Crit'Air 4, 5 et non classés sont exclus. Les Crit'Air 3 devraient l'être à leur tour en 2027.

Montpellier et Grenoble prennent de l'avance

Comme à Paris et Lyon, **les véhicules Crit'Air 3 sont exclus des ZFE de Montpellier et Grenoble depuis le 1^{er} janvier 2025.** Dans la métropole de Montpellier, de nombreux élus montent au créneau depuis plusieurs semaines pour s'opposer à ce calendrier de mise en œuvre des restrictions, qui leur paraît « irréaliste ». Le maire de Montpellier, Michaël Delafosse promet un vote en février 2025, afin d'apaiser les tensions, mais en principe la nouvelle restriction s'applique au 1er janvier.

Montpellier et Grenoble sont des « Territoires de vigilance » et n'ont pas – contrairement à Paris et Lyon – l'obligation d'interdire la circulation des véhicules Crit'Air 3 au 1^{er} janvier 2025. Ces deux villes prennent donc de l'avance sur le calendrier imposé.

Les ZFE de Paris et Lyon se renforcent

Paris et Lyon sont les deux seules agglomérations françaises considérées comme « Territoires ZFE », à savoir les agglomérations dans lesquelles les seuils réglementaires de pollution atmosphérique sont régulièrement dépassés. Elles doivent donc se soumettre au calendrier de mise en œuvre des ZFE imposé par la loi Climat et résilience de 2021 : **une interdiction de circulation des véhicules Crit'Air 3 au 1^{er} janvier 2025.** La Métropole du Grand Paris précise dans un communiqué qu'une « période pédagogique » sera appliquée pendant un an, lors de laquelle les automobilistes contrevenants ne seront pas sanctionnés.

Des exceptions jusqu'à 52 fois par an

À Lyon, une dérogation « petits rouleurs » permet déjà aux habitants de contourner ces restrictions jusqu'à 52 fois par an (sur justificatif).

Le Grand Paris va [instaurer dès 2025 un système similaire avec un « pass ZFE 24 heures »](#), afin de permettre aux véhicules exclus de rouler au sein de la ZFE jusqu'à 24 fois par an. Une liste de 22 dérogations sont également prévues dont :

- Les véhicules portant dans le certificat d'immatriculation, aux champs J1 et/ou J3, les mentions spécifiques suivantes : **CAM** (béton, benne, benne amovible, bétail, plateau, citerne à produits alimentaires, citerne à

produit alimentaire à température dirigée, citerne pour aliments du bétail, citerne à produits chimiques, citerne à gaz liquéfiés, citerne à vidange, citerne à eau, citerne à produits pulvérulents ou granulaires, citerne à hydrocarbures légers, citerne à hydrocarbures lourds, fourgon à température dirigée, porte-engins, porte-voitures, porte-conteneurs ou caisses mobiles ou amovibles), **CTTE** (béton, benne, benne amovible, bétail, plateau, citerne à produits alimentaires, citerne à produit alimentaire à température dirigée, citerne pour aliments du bétail, citerne à produits chimiques, citerne à gaz liquéfiés, citerne à vidange, citerne à eau, citerne à produits pulvérulents ou granulaires, citerne à hydrocarbures légers, citerne à hydrocarbures lourds, fourgon à température dirigée, porte-engins, porte-voitures), **TRA** (agricole, forestier), **SRAT, SREM, REM, SRTC, RETC, SRSP, REP**, afin de permettre un renouvellement progressif de la flotte ;

- Les véhicules isothermes afin de permettre un renouvellement progressif de la flotte ;
- Les véhicules utilisés dans le cadre d'événements ou de manifestations de voie publique de type festif, économique, sportif, culturel ou tournage, dont le transport d'animaux vivants, munis d'une autorisation délivrée par l'autorité compétente, afin de ne pas limiter l'organisation d'événements ;
- Les véhicules de plus de 30 ans d'âge utilisés dans le cadre d'une activité commerciale à caractère touristique, afin de permettre le maintien d'une activité commerciale touristique basée sur l'identité de ces véhicules ;
- Les véhicules des professionnels pour les entreprises de moins de 20 salariés effectuant des opérations de déménagement ;
- Les véhicules des auto-entrepreneurs et des entreprises comportant au plus 10 salariés, et dont le chiffre d'affaires annuel est inférieur à 2 millions d'euros et s'engageant au renouvellement de leur(s) véhicule(s)
- Les véhicules professionnels dont le remplacement est prévu par un véhicule neuf ou d'occasion autorisé dans la ZFE, dont l'achat a été effectué et une date prévisionnelle de livraison est annoncée par le vendeur sur le bon de commande, afin de prendre en compte les délais de fabrication des véhicules neufs et la démarche engagée par le propriétaire du véhicule

Pour des raisons sociales pour les professionnels

- Les véhicules affectés aux associations agréées de sécurité civile, dans le cadre de leurs missions, au sens de l'article L725-3 du code de la sécurité intérieure ainsi qu'aux véhicules des associations et des entreprises disposant de l'agrément « entreprise solidaire d'utilité sociale » (ESUS) ou dont les statuts précisent le lien avec l'amélioration des conditions de vie des personnes en situation précaire ou difficile, afin de garantir l'action de ces associations ;
- Les véhicules utilisés par les entreprises faisant l'objet d'une procédure de sauvegarde, ou en état de cessation de paiements et faisant l'objet d'une procédure de redressement judiciaire en application de l'article L.631-1 du code de commerce

Pour des raisons techniques pour les professionnels

- Les véhicules spécialisés affectés au transport de marchandises dangereuses ;
- Les convois exceptionnels au sens de l'article R433-1 du code de la route munis d'une autorisation préfectorale, afin de prendre en compte les besoins et modalités spécifiques pour ces convois
- Les véhicules automoteurs spécialisés, tels que définis à l'annexe 5 de l'arrêté du 9 février 2009 relatif aux modalités d'immatriculation des véhicules portant la mention « VASP » (véhicule automoteur spécialement aménagé) ou « VTSU » (véhicule transformé sortie d'usine) sur le certificat d'immatriculation, afin de permettre un renouvellement progressif de la flotte spécialisée;

Cas spécifiques

- pour des raisons sociales, économiques ou techniques, tout véhicule de particulier ou de professionnel dont les caractéristiques ou l'usage ne permettent pas un remplacement par un véhicule présentant des caractéristiques équivalentes respectant les restrictions sur le certificat de qualité de l'air (« Crit'Air »), à condition que la carence du marché à proposer ce type de matériel soit démontrée par le demandeur et qu'il soit justifié que les caractéristiques en cause soient indispensables ou de conception très spécifique ou de nature expérimentale.
- Pass ZFE de 12 à 24 jours, dérogation individuelle qui autorise son propriétaire à circuler un nombre de jours restreint dans la ZFE pour les automobilistes.

La verbalisation automatique ne sera pas possible avant 2026, soit une période pédagogique du 1er janvier 2025 au 31 décembre 2025 sans sanction.

Pour savoir si votre véhicule est autorisé à circuler dans ces ZFE, le ministère de l'environnement propose un simulateur de trajet et toutes les informations sur ces zones : <https://itineriz.zfe.green/>

DÉPLOIEMENT DES ZONES À FAIBLES ÉMISSIONS (ZFE)



ZTL (Zone de Trafic Limité) À PARIS – CONTRÔLES À PARTIR D'AVRIL

Depuis 5 novembre 2024, une Zone à Trafic Limité (ZTL) est mise en œuvre à Paris Centre. Seul le trafic ayant pour origine ou destination les rues de ce périmètre est autorisé. A contrario, le trafic de transit (traverser la zone) y est interdit. Cette interdiction est active 7j/7j, 24H/24H.

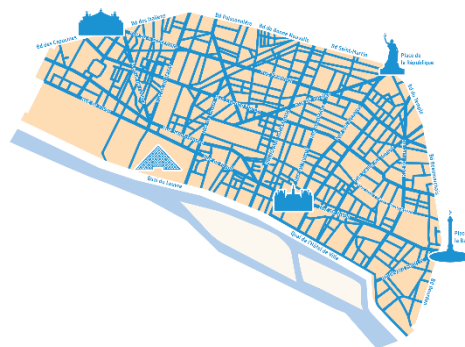
Le périmètre de la ZTL, correspond au secteur de Paris Centre (les 1^{er}, 2^e, 3^e et 4^e arrondissements) sans les Grands Boulevards au nord, les îles de la Cité et de Saint-Louis ni les quais bas et hauts rive droite dans le sens ouest-est.

Cela correspond à près de 131 km de voie pour environ 350.000 à 550.000 passages de véhicules par jour.

En avril 2025, après la période de pédagogie, la verbalisation sera mise en œuvre et les modalités seront fixées par arrêté conjoint entre en concertation la Ville et avec la Préfecture de Police. L'amende forfaitaire s'élèvera à 135 € (4^{ème} classe).

Nous vous rappelons également que depuis le 1^{er} octobre à Paris, la vitesse est limitée à 50km/h sur le périphérique

Arrêté du 21 octobre 2024 : [doc_num_data.php](#)



OMBRIÈRES PHOTOVOLTAIQUES : PUBLICATION DU DÉCRET RELATIF À L'INSTALLATION

Le décret visant à fixer les modalités d'application de l'article 40 de la Loi APER qui prévoit pour des parcs de stationnement de plus de 1.500 m², une obligation d'installation d'ombrières intégrant un procédé de production d'énergies renouvelables a été publié.

Il donne la définition de la superficie d'un parc de stationnement sur laquelle porte cette obligation ainsi que les critères relatifs aux exonérations prévues par la loi. Il précise aussi les conditions d'application des sanctions applicables en cas de manquement aux obligations.

À la demande des organisations professionnelles, le texte prévoit un moratoire pour les parcs de véhicules de plus de 3,5 tonnes. Ce moratoire restera en vigueur jusqu'à la publication d'un arrêté approuvant les prescriptions techniques de sécurité à mettre en œuvre pour rendre cette obligation compatible avec la présence d'une infrastructure de recharge pour véhicules électriques pour ces véhicules.

La période d'exonération doit prendre fin au plus tard au 1er janvier 2028.

Article 40 : https://www.legifrance.gouv.fr/loda/article_lc/LEGIARTI000048250403 Décret : <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000050495478>

ÉCHANGE DE QUOTAS D'ÉMISSION DE L'UE (ETS 2)

Le Système d'Échange de Quotas d'Émission (ETS 2) de l'Union européenne est entré en vigueur le 1er janvier 2025.

Le SEQE-UE 2 (ou ETS 2) est un système européen de plafonnement et d'échange d'émissions ('*cap-and-trade*' en anglais), dans lequel les entreprises assujetties doivent mesurer et vérifier leurs émissions de CO₂ pour ensuite restituer aux autorités une quantité de quotas d'émissions équivalente (1 quota d'émission = l'autorisation d'émettre une tonne de CO₂). Les entités réglementées sont les fournisseurs d'énergies et les émetteurs à la consommation de carburants ou combustibles, qui doivent surveiller et déclarer les émissions de GES liées à la vente de leurs produits énergétiques, ainsi qu'acquiescer et restituer des quotas d'émissions équivalents à leurs émissions annuelles.

Secteurs inclus dans le SEQE-UE 2 (ETS 2)

- **Le transport routier : carburants routiers (diesel, essence, etc.) utilisés dans l'ensemble des véhicules routiers. Tous les carburants routiers sont concernés**
- Le chauffage des bâtiments : combustibles de chauffage (gaz, fioul et charbon essentiellement) utilisés pour chauffer les bâtiments résidentiels, commerciaux et institutionnels
- La construction : gazole non routier utilisé sur les sites de construction (ou autres usages non routiers)
- Les sites industriels et de production d'énergie non couverts par le SEQE-UE 1 : combustibles et carburants industriels

À partir du 31 mars 2025, les émetteurs devront déclarer les ETS2 selon des données historiques. Le début des enchères commenceront au 1^{er} janvier 2027.

Voici les premières étapes :

- Remplir le formulaire « démarches simplifiées » dédié (un compte unique par entité réglementée) : <https://www.demarches-simplifiees.fr/commencer/enregistrement-d-un-responsable-ets-2>
- Une fois que le compte ERT de votre entreprise sera créé, vous recevrez un lien automatique contenant le lien d'accès à la plateforme ERT qui est le suivant : <https://ets-reporting.ec.europa.eu/>
- <https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/marches-du-carbone-seqe-ue-2>

Téléchargez le guide FNTR :

- https://espace-adherents.fntr.fr/sites/default/files/2024-11/V6_28112024_Guide_ETS.pdf

PROLONGATION DES CONTRÔLES AUX FRONTIÈRES

Les **contrôles aux frontières françaises** sont renouvelés depuis le 1er novembre 2024 et jusqu'au 30 avril 2025 sur les frontières avec la Belgique, le Luxembourg, la Suisse et l'Espagne. Les contrôles ne sont pas systématiques.

L'Autriche prolonge les contrôles aux frontières intérieures avec la Slovaquie et la République Tchèque jusqu'au 15 avril 2025 et avec la Slovénie et la Hongrie jusqu'au 11 mai 2025.

Pays-Bas : Le ministère de l'Europe et des Affaires étrangères nous informe de la mise en place de contrôles aléatoires renforcés aux frontières, notamment aériennes et terrestres, du 9 décembre 2024 au 8 juin 2025. Pour tout déplacement aux Pays-Bas, il est obligatoire de disposer d'un titre d'identité en cours de validité. **Attention : les autorités néerlandaises n'acceptent pas les titres d'identité dont la date de validité est dépassée.**

DOUANE

Dans le cadre de la mise en place de la nouvelle version de Delta T, une phase de transition est en place depuis le 4 novembre 2024 et se terminera le 21 janvier 2025. Durant cette phase, des messages P4 et P5 pourront être envoyés. Les messages P4 seront convertis en message P5 grâce au THED.

Depuis le 5 janvier 2025, la douane ne peut plus recevoir de messages P4.

PERMIS DE CONDUIRE INTERNATIONAL

Les dispositions réglementaires relatives au permis de conduire international ont été codifiées par un décret du 5 novembre 2024.

Un décret du 5 novembre 2024 prévoit la codification dans la partie réglementaire du Code de la route des dispositions réglementaires relatives au permis de conduire international.

Ce nouveau permis international offrira aux citoyens résidant en France, déjà titulaires d'un permis national valide, la possibilité de conduire dans tous les États signataires de la Convention. Cette mesure concerne non seulement les détenteurs d'un permis français, mais s'étend également aux permis monégasques, suisses, ou provenant d'un État de l'Espace économique européen ayant ratifié la convention.

Ce nouvel article prévoit, en outre, l'externalisation de l'édition et de l'acheminement du permis de conduire international. L'instruction du dossier de demande reste à la charge des services de l'État.

Le décret du 5 novembre 2024 est entré en vigueur le **1^{er} janvier 2025**.

BELGIQUE

Bruxelles - report des exigences plus sévères pour la LEZ

Selon le planning initial, les camions (N2 et N3) devaient également être inclus à partir du 1er janvier 2025 dans les conditions d'accès à la zone à faibles émissions de Bruxelles (LEZ), ce qui signifiait que seuls les camions répondant à la norme Euro VI auraient encore pu accéder librement à la LEZ.

Le Parlement bruxellois a entre-temps décidé de reporter l'échéance prévue du 1er janvier 2025 au 1er janvier 2027. Le renforcement des conditions d'accès pour les voitures particulières, les camionnettes, les (mini)bus et les autocars a également été reporté au **1er janvier 2027**.

Vous trouverez de plus amples informations à l'adresse suivante : <https://lez.brussels/mytax/fr>.

Wallonie : prix de la taxe kilométrique au 1er janvier

Les montants de la taxe kilométrique d'application en Wallonie sont indexés au 1^{er} janvier 2025 en moyenne de +2,86%. En Flandres et Bruxelles-Capitale, les tarifs évolueront au 1^{er} juillet 2025.

	Nouveaux tarifs en Wallonie 1 ^{er} janvier		
	3,5t -12t	12t – 32t	>32t
Euro 0	0,111 €	0,216 €	0,247 €
Euro 1	0,111 €	0,216 €	0,247 €
Euro 2	0,111 €	0,216 €	0,247 €
Euro 3	0,111 €	0,216 €	0,247 €
Euro 4	0,082 €	0,187 €	0,218 €
Euro 5	0,068 €	0,173 €	0,204 €
Euro 6	0,055 €	0,160 €	0,191 €

Redevances transport exceptionnel

Une redevance est due pour la délivrance d'une autorisation de transport exceptionnel ; elle est indexée annuellement. Ci-dessous, vous trouverez les tarifs des redevances fédérales et wallonnes à partir du 01.01.2025. La Région flamande et la Région de Bruxelles-Capitale n'appliquent pas encore les redevances à l'heure actuelle.

Redevance pour le Fédéral

	Redevance 100%	Redevance 20%
Catégories 1 et 2	109 €	22 €
Catégorie 3	164 €	33 €
Catégorie 4	218 €	44 €

Redevance pour la Wallonie

	Redevance 100 %	Redevance 20%
Catégories 1 et 2	34 €	7 €
Catégories 3 et 4	55 €	11 €

La redevance est à payer après la délivrance de l'autorisation. Si les délais prévus pour la délivrance de l'autorisation sont respectés, le montant total de la redevance est dû. Si l'autorisation est refusée, les délais de délivrance ne sont pas respectés ou la demande est annulée par le demandeur, 20 % de la redevance restent exigibles comme frais de dossier.

GRANDE-BRETAGNE

ENS : déclaration de sûreté et de sécurité

L'obligation de déposer des déclarations de sûreté et de sécurité (ENS) sur les importations de l'UE au Royaume-Uni sera introduite le 31 janvier 2025.

Selon les autorités britanniques, la responsabilité de soumettre l'ENS incombe directement au transporteur. Celui-ci doit s'assurer que la déclaration est effectuée dans les délais impartis et ne peut déléguer cette tâche à un tiers sans son accord explicite.

Guide Grande Bretagne des étapes à suivre pour s'enregistrer et soumettre une ENS :

<https://www.gov.uk/guidance/register-to-make-an-entry-summary-declaration-in-great-britain>

Guide Irlande du Nord des étapes à suivre pour s'enregistrer et soumettre une ENS : <https://www.gov.uk/guidance/register-to-make-an-entry-summary-declaration-in-northern-ireland>

Guide pour rédiger une déclaration : <https://www.gov.uk/guidance/making-an-entry-summary-declaration>

Panorama complet des exigences à respecter et les clés pour comprendre les nouvelles réglementations : <https://www.gov.uk/guidance/safety-and-security-requirements-on-imports-and-exports#imports-into-great-britain-and-northern-ireland>

ETA : Autorisation de voyage à partir du 2 avril 2025

Les passeports ne suffiront plus pour se rendre au Royaume-Uni à partir du 2 avril 2025 ! Les ressortissants de l'UE devront avoir une autorisation électronique de voyage (ETA), c'est-à-dire un visa numérique.

- Coût : 10£/12€
- Durée de validité de l'ETA : 2 ans ou jusqu'à l'expiration du passeport si elle intervient avant.
- Durée maximale du séjour au UK sur une même UTA : 6 mois.
- Nombre de voyages au UK sur une même ETA : illimité.
- Effectuer une demande en ligne : <https://apply-for-aneta.homeoffice.gov.uk/how-to-apply> ou sur l'appli « UK ETA » (IOS et Android)
- Le traitement de la demande prend en moyenne 3 jours ouvrés.
- La demande doit être faite avant l'entrée au UK. Il est possible de se rendre au UK quand l'autorisation est en attente de validation.
- Il faut une demande par personne.
- En cas de changement de passeport, l'autorisation doit être renouvelée.
- L'autorisation est un prérequis pour se rendre au UK mais ne garantit pas l'entrée sur le territoire.
- Il est possible de faire une demande pour un tiers (en ligne).
- La procédure de demande doit être faite en une fois.

Exemptions :

- Les personnes qui ont un visa.
- Les personnes qui ont un passeport UK ou Irlandais ou d'un pays du Commonwealth.
- Les personnes qui ont un titre de séjour du UK.

PAYS-BAS

Villes zéro émission au 1er janvier 2025

Depuis le 1er janvier 2025, 14 communes et villes néerlandaises ont mis en place une zone zéro émission pour les véhicules utilitaires légers et les poids lourds : Amersfoort, Amsterdam, Assen, Delft, La Haye, Eindhoven, Gouda, Leiden, Maastricht, Nimègue, Rotterdam, Tilburg, Utrecht et Zwolle.

Vous retrouverez une carte de chaque ville à l'adresse suivante :

<https://www.opwegnaarzes.nl/bedrijven/waar-komen-de-ze-zones> .

Les véhicules immatriculés pour la première fois à partir du 1er janvier 2025 devront être à zéro émission pour accéder à la zone. Les véhicules Euro 6 pourront encore y accéder sous certaines conditions. Veuillez consulter le site Internet : <https://www.opwegnaarzes.nl/bedrijven/toegangsregels> .

Si votre véhicule ne peut pas accéder à une zone zéro émission, il est parfois possible d'obtenir une dérogation. Il existe des dérogations nationales et des dérogations spécifiques à certaines communes. Vous trouverez un aperçu des dérogations possibles ici : <https://www.rdw.nl/ontheffing-zero-emissie/ontheffing-aanvragen>

Une autorisation journalière permet d'entrer au maximum 12 fois par an dans une zone zéro émission. Son coût est de 30 €. Attention ! Les conditions d'obtention d'une autorisation journalière varient d'une commune à l'autre. Pour plus d'informations, consultez le site Internet <https://www.opwegnaarzes.nl/bedrijven/waar-komen-de-ze-zones>



DANEMARK

À partir du 1er janvier 2025, l'Eurovignette est remplacée par un péage kilométrique. Ce nouveau péage est basé sur la distance parcourue et différencié selon les émissions de CO₂ pour les camions de 12 t et plus. Il s'applique sur toutes les routes nationales et sur certaines routes municipales (environ 10.900 km).

Vous trouverez à l'adresse suivante une carte des routes soumises à péage : <https://vejafgifter.dk/en/which-roads/>

Le tarif dépend du poids total autorisé et de la classe d'émission de CO₂ . Il est plus élevé dans les zones à basses émissions (LEZ) de Copenhague, Frederiksborg, Odense, Aarhus et Aalborg.

Prix :

Classes d'émission CO2	Poids total autorisé 12t – 17,9t		Poids total autorisé 18t – 32t		Poids total autorisé +32t	
	Hors LEZ	Dans LEZ	Hors LEZ	Dans LEZ	Hors LEZ	Dans LEZ
1	1,12 DKK	1,68 DKK	1,26 DKK	1,89 DKK	1,35 DKK	2,03 DKK
2	1,00 DKK	1,50 DKK	1,13 DKK	1,70 DKK	1,22 DKK	1,83 DKK
3	0,88 DKK	1,32 DKK	1,00 DKK	1,50 DKK	1,09 DKK	1,63 DKK
4	0,59 DKK	0,88 DKK	0,66 DKK	0,99 DKK	0,71 DKK	1,06 DKK
5	0,20 DKK	0,30 DKK	0,20 DKK	0,30 DKK	0,20 DKK	0,30 DKK

Comment payer ?

Pour les usagers fréquents des routes danoises, il est recommandé d'opter pour un appareil GNSS (par le biais d'un OBU ou d'une application). Ceux qui n'utilisent le réseau routier danois que de temps en temps peuvent acheter un ticket KMToll digital.

Contrôles et sanctions ?

Les contrôles se font automatiquement par reconnaissance des plaques d'immatriculation. En cas de non-paiement, une amende de 4.500 DKK sera infligée. À partir du 1er janvier 2027, le péage devrait également s'appliquer aux camions de 3,5 t et plus.

LUXEMBOURG – PAYS-BAS - SUÈDE

Tarifs Eurovignette au 25 mars 2025

Initialement, l'intention était d'introduire les nouveaux tarifs au 1er janvier 2025, mais parce qu'un des pays concernés n'était pas dans les temps pour modifier sa législation, l'introduction est postposée au 25 mars 2025.

Les vignettes achetées avant l'introduction des nouveaux tarifs resteront valables pour la durée pour laquelle elles ont été achetées.

Ainsi au 25 mars 2025, les tarifs de l'Eurovignette seront augmentés d'1,9 %.

De plus, la structure des tarifs changera : en plus de la norme Euro et du nombre d'essieux, les émissions de CO₂ seront également prises en compte. Les véhicules à moteur seront classés en cinq catégories d'émission de CO₂, allant de la classe 1 (camions diesel) à la classe 5 (zéro émission).

Vignette journalière

Classe d'émission CO ₂	Classe d'émission Euro	≤ 3 essieux	4 essieux ou plus
Classe d'émission CO ₂ 1	non Euro	14 €	24 €
	Euro I	12 €	21 €
	Euro II	11 €	18 €
	Euro III	9 €	16 €
	Euro IV	9 €	14 €
	Euro V	8 €	14 €
	Euro VI	8 €	13 €
Classe d'émission CO ₂ 2		7 €	11 €
Classe d'émission CO ₂ 3		6 €	10 €
Classe d'émission CO ₂ 4		5 €	8 €
Classe d'émission CO ₂ 5		2 €	3 €

Vignette annuelle

Classe d'émission CO ₂	Classe d'émission Euro	≤ 3 essieux	4 essieux ou plus
Classe d'émission CO ₂ 1	non Euro	1.434 €	2.404 €
	Euro I	1.246 €	2.081 €
	Euro II	1.085 €	1.810 €
	Euro III	944 €	1.572 €
	Euro IV	858 €	1.431 €
	Euro V	811 €	1.352 €
	Euro VI	764 €	1.274 €
Classe d'émission CO ₂ 2		688 €	1.146 €
Classe d'émission CO ₂ 3		592 €	987 €
Classe d'émission CO ₂ 4		459 €	764 €
Classe d'émission CO ₂ 5		191 €	318 €

SUISSE

Tarif de la Taxe RPLP 2025

Le 1er janvier 2025, les tarifs de la taxe RPLP applicable aux poids lourds dont le PTA excède 3,5 t sont revus.

Catégorie	Norme euro	Tarif CHF/tkm
I	Euro 0 à V	0,0326
II	-	0,0282
III	Euro VI	0,0239

POLOGNE

La Pologne met en place un nouveau système d'enregistrement nommé SENT (Système d'Enregistrement des Transports, visant à renforcer la surveillance des transports routiers internationaux. Il s'agit d'une plateforme en ligne permettant d'enregistrer les déclarations de transport pour les trajets internationaux par route.

Depuis le 1er janvier 2025, l'enregistrement est requis pour les transports routiers entre la Pologne et les pays tiers et vice versa pour les transporteurs de l'UE.

Il est important de noter que cette obligation d'enregistrement ne s'applique pas aux transporteurs de l'UE qui effectuent des transports en transit à travers la Pologne ou des transports entre la Pologne et d'autres États membres de l'Union européenne, dans le cadre du règlement (CE) n° 1072/2009. De même, le transport de cabotage réalisé par les transporteurs européens sur le territoire polonais, conformément au même règlement, n'est pas soumis à cette obligation de déclaration dans le système SENT.

<https://puesc.gov.pl/en/puesc>

