

Réunion de concertation « Transport routier de marchandises »

Convention citoyenne pour le climat

Samedi 12 septembre 2020 de 14h – 17H00

Objectif de la réunion : échanger sur les enjeux et impacts des mesures proposées par la Convention citoyenne pour le climat sur la thématique « Transport routier de marchandises »

Déroulé de la réunion :

14h – 14h15 : Introduction

14h15 – 14h45 : Séquence de discussion #1 : Eco-conduite

- **SD-B1.2 :** Imposer un suivi régulier de la formation des chauffeurs à l'écoconduite

14h45 – 16h15 : Séquence de discussion #2 : Fiscalité

- **SD-B1.4 :** Sortir progressivement des avantages fiscaux sur le gazole, en échange de compensations fortes pour les transporteurs sous forme d'aides au financement accrues pour l'achat de poids-lourds plus propres
- **SD-B1.5 :** Créer une vignette poids lourds et supprimer la taxe à l'essieu

16h15 – 16h45 : Séquence de discussion #3 : Chargeurs

- **SD-B1.6 :** Obliger les chargeurs à intégrer des clauses environnementales

16h45 – 17h00 : Conclusion par les coprésidents

Annexes :

- Annexe 1 : impacts des mesures de la CCC
- Annexe 2 : liste des organisations participantes

Annexe 1 : Impacts des mesures de la CCC

Les éléments présentés dans l'analyse des impacts possibles des mesures proposées par la Convention citoyenne pour le climat ont été préparés par l'administration pour faciliter les débats lors des réunions de concertation. Fondés sur une première analyse des propositions telles qu'elles sont rédigées et présentées dans le rapport de la Convention citoyenne pour le climat adopté le 21 juin 2020, ils ont vocation à permettre d'approfondir les débats sur les implications sociales, environnementales, économiques et le cas échéant juridiques des propositions faites. Ils ne sont pas exhaustifs mais présentent, en l'état actuel des connaissances sur ces thèmes, des points d'attentions auxquels les participants pourront se référer pendant les concertations.

#1 - Eco-conduite

SDB1.2 - Imposer un suivi régulier de la formation des chauffeurs à l'écoconduite

Premiers éléments d'impact :

La Convention citoyenne pour le climat propose d'imposer un suivi régulier de la formation des chauffeurs de poids lourds, de transport routier de marchandises, à l'écoconduite, par exemple tous les deux ans.

Contexte

Actuellement, les conducteurs routiers de véhicules lourds sont soumis à une obligation de formation professionnelle, initiale et continue, dont l'objectif essentiel est de contribuer à leur santé et à leur sécurité, ainsi qu'à la sécurité routière, dans un cadre fixé par le droit européen (directive 2003/59 modifiée par la directive n°2018/645).

Lors de ces formations, les conducteurs sont sensibilisés à l'importance d'optimiser la consommation de carburant, en particulier parce qu'une conduite optimisée et apaisée est bénéfique pour la sécurité routière, mais ils ne suivent pas à proprement parler une réelle formation à l'éco-conduite, ni lors de leur formation initiale, ni lors de leur formation continue.

Impacts environnementaux

On peut estimer que le suivi d'une formation initiale à l'éco-conduite génère un gain initial significatif sur la consommation de carburant, compris entre 5 et 15 % (source : programme « objectif CO2 »). Toutefois, ces gains s'estompent progressivement et le gain moyen peut être estimé à 3 % par an, avec une réduction des émissions de gaz à effet de serre du même niveau.

Impacts économiques

La formation continue a lieu tous les 5 ans et coûte environ 700 € par conducteur (soit 140 €/an), à la charge de l'entreprise. Le coût d'une formation à l'écoconduite, généralement d'une journée, est d'environ 300 €, soit 150 €/an si la formation est renouvelée tous les 2 ans.

Compte tenu des gains sur la consommation de carburant, la formation présente un temps de retour sur investissement inférieur à 1 an d'après le programme « objectif CO2 ». La situation varie toutefois fortement selon les activités (le potentiel de gain le plus important se trouve dans les activités pour lesquelles les conducteurs effectuent les changements de régime les plus fréquents, comme les travaux publics ou les trajets urbains) et les entreprises (certaines ont mis en place un système de suivi des consommations de carburant qui permet de prolonger les gains associés à une formation) et les conducteurs (les gains associés à une formation disparaissent plus vite chez certains conducteurs que chez d'autres).

Impacts sociaux

Sont susceptibles d'être concernés par la mesure environ 550 000 conducteurs de véhicules lourds de transports de marchandises, toutes branches confondues, dont plus

de la moitié environ sont employés par des entreprises de transport routier relevant de la convention collective nationale des transports routiers.

Impacts juridiques

La Convention propose une transcription légistique de la mesure uniquement au niveau réglementaire. Afin de garantir la sécurité juridique, cette mesure semble toutefois nécessiter une disposition de niveau législatif, dans la mesure où le champ et les objectifs de la formation des conducteurs sont définis par l'article L. 3314-1 du code des transports, qui ne mentionne pas à ce stade la protection de l'environnement parmi ces objectifs.

#2 - Fiscalité

SD-B1.4 : Sortir progressivement des avantages fiscaux sur le gazole, en échange de compensations fortes pour les transporteurs sous forme d'aides au financement accrues pour l'achat de poids-lourds plus propres

Premiers éléments d'impact :

1. Augmentation de la TICPE pour le transport routier de marchandises

Présentation de la recommandation

La Convention citoyenne pour le climat propose d'augmenter progressivement le tarif réduit de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) dont bénéficient les transporteurs routiers de marchandises utilisant des véhicules de plus de 7,5 tonnes, afin de soumettre ce carburant au tarif normal de la taxe en 2030.

Les gains procurés par la mesure sur le gazole professionnel ont vocation à financer des aides dédiées aux transporteurs routiers de marchandises pour l'achat de véhicules moins émetteurs, via notamment le dispositif de suramortissement.

Cadre général actuel

Le régime fiscal du gazole à usage professionnel est un dispositif encadré par le droit européen. Ce dernier autorise les États membres à appliquer un tarif réduit au carburant gazole utilisé dans des véhicules de transport de marchandises de plus de 7,5 tonnes. Lorsqu'ils recourent à cette faculté, les États membres ne peuvent pas appliquer un tarif plus bas que celui en vigueur sur leur territoire au 1er janvier 2003 (37,06 centimes par litre pour la France).

La France met en place un tel tarif réduit sous la forme d'un remboursement trimestriel de la taxe pour un montant égal à la différence entre le tarif plein (59,40 centimes par litre, hors majorations régionales), supporté lors de l'achat, et le tarif réduit (45,19 centimes par litre, après une hausse de 2 centimes par litre au 1er janvier 2020).

En 2018, le coût de ce remboursement s'est élevé à 1,15 milliard d'euros.

Impacts environnementaux

En renchérissant le prix des prestations de transport routier, la mesure, d'une part, participera à diminuer l'empreinte carbone du transport routier en favorisant l'éco-conduite et le recours à des véhicules plus performants et, d'autre part, contribuera au développement de la complémentarité du transport routier avec des modes de transport alternatifs, notamment lorsque cela est possible, le transport ferroviaire.

On peut estimer qu'une hausse de TICPE de 14,21 centimes par litre (qui correspond à la suppression de la niche fiscale dont bénéficie le TRM) constitue une augmentation de 3,5 % du coût des prestations de transport (augmentation de 15 % du prix du litre mais le prix du litre de carburant constitue de l'ordre de 23 % du prix total des prestations de transport¹). Avec une élasticité de l'ordre de -0,4 des émissions de GES par rapport au coût du transport (gains d'efficacité énergétique et report modal), la réduction d'émissions pourrait être de l'ordre de -1,5 % sur les émissions du secteur, soit de l'ordre de -0,4 MtCO₂ par an.

Impacts économiques

Une augmentation dès 2021 du taux de gazole professionnel est susceptible de fragiliser dangereusement les transporteurs français dont le désavantage compétitif en matière de coûts sociaux est renforcé par une concurrence étrangère exacerbée sur les prix, avec une acuité particulière en cette période post crise sanitaire. La hausse de la fiscalité énergétique, en l'absence d'une période minimale de stabilité accordée aux entreprises pour investir dans des véhicules à motorisation alternative est susceptible d'entraîner la substitution des transporteurs français par des transporteurs étrangers roulant au gazole sur le territoire national. Compte tenu des écarts de fiscalité entre les pays de l'UE et notamment avec les pays frontaliers de la France, le risque est d'aboutir à une situation identique en terme d'émissions de GES et de polluants émis par des transporteurs non établis qui se ravitaillent à l'étranger.

Une mobilisation au niveau communautaire de la fiscalité de l'énergie, si elle est difficile à obtenir, serait sans doute de nature à rendre la mesure plus efficace en alignant les conditions de concurrence entre les Etats membres.

Cadre juridique

Telle que rédigée (augmentation du tarif de la TICPE du gazole repris à l'indice 22 du tableau B du 1 de l'article 265 du code des douanes, de 3 centimes par an à compter de 2021 (en le faisant passer de 59,40 €/HI en 2020 à 89,40 €/HI en 2030)), la mesure va plus loin que l'objectif affiché des citoyens de supprimer la niche fiscale sous 10 ans. Elle n'impacterait pas uniquement les transporteurs routiers de marchandises, dont le remboursement partiel est prévu à l'article 265 *septies* du code des douanes mais également les consommateurs de gazole particuliers avec une augmentation de la TICPE pour ces acteurs.

2. Suramortissement applicable aux acquisitions de véhicules lourds qui utilisent des énergies moins polluantes

Présentation de la recommandation

La Convention citoyenne pour le climat propose de pérenniser au-delà du 31 décembre 2021, terme actuellement fixé dans la loi, le dispositif de déduction exceptionnelle qui s'applique aux acquisitions de véhicules lourds qui utilisent des énergies moins polluantes, en contrepartie d'une réduction progressive de l'exonération partielle de TICPE.

Cadre général actuel

Les entreprises peuvent pratiquer une déduction exceptionnelle qui s'applique aux véhicules dont le poids total autorisé en charge est supérieur ou égal à 2,6 tonnes qui utilisent exclusivement une ou plusieurs des énergies suivantes :

- le gaz naturel pour les véhicules (GNV), gaz naturel liquéfié (GNL), biométhane carburant (bioGNV et bioGNL) ;
- le carburant ED95 composé d'un minimum de 90 % d'alcool éthylique d'origine agricole ;
- l'énergie électrique ;
- l'hydrogène ;
- le bicarburant « dual fuel type 1A » ;
- le carburant B100 composé à 100 % d'esters méthyliques d'acides gras, lorsque la motorisation du véhicule est conçue en vue d'un usage exclusif et irréversible de ce carburant.

Cette déduction exceptionnelle est calculée au taux de 20 %, 40 % ou 60 % de la valeur d'origine des véhicules et dépend de leur poids, de l'énergie utilisée et de la date d'acquisition ou de celle du contrat de crédit-bail ou de location avec option d'achat des véhicules éligibles. Elle s'achèvera au 31 décembre 2021.

Impacts environnementaux

A horizon 2030, la stratégie nationale bas-carbone prévoit un mix énergétique des poids lourds neufs très différent du mix actuel avec 25 % de poids lourds neufs GNV et 8 % électrique ou hydrogène. La pérennisation du dispositif de suramortissement doit permettre d'accélérer le renouvellement des flottes par des véhicules plus propres, en parallèle de la réduction du prix de ces véhicules. Toutefois, il est possible que la pérennisation du dispositif réduise l'effet incitatif par rapport à une mesure ponctuelle.

Impacts économiques

Le dispositif a pour objectif d'encourager l'investissement des entreprises françaises du transport routier dans des solutions de mobilité plus respectueuses de l'environnement et de la qualité de l'air. Bien que les véhicules propres soient plus compétitifs à l'utilisation, il existe un surcoût à l'achat qui constitue un frein pour les entreprises qui souhaitent investir dans ces solutions.

Au-delà des gains environnementaux, ce dispositif contribue à développer des emplois dans la filière industrielle.

Proroger le dispositif au-delà du 31 décembre 2021 permettrait de ne pas interrompre la dynamique d'investissement des entreprises du secteur du transport routier.

Impacts budgétaires

Un suramortissement à hauteur de 140 % de la valeur d'acquisition d'un bien neuf aboutit à une dépense fiscale moyenne d'environ 11 à 12 000 € par poids lourd. Si ce montant est lissé annuellement sur la durée d'amortissement, chaque exercice budgétaire cumule les suramortissements passés en cours.

SDB1.5 : Créer une vignette poids lourds et supprimer la taxe à l'essieu

Premiers éléments d'impact :

Pour inciter au report vers des moyens de transport de marchandises moins émetteurs en gaz à effet de serre, sans désavantager les transporteurs nationaux, la Convention citoyenne propose de créer une vignette payée par l'ensemble des poids lourds, français et étrangers, qui empruntent les routes françaises, et, en parallèle, d'abaisser la taxe à l'essieu pour les entreprises.

Contexte

La taxe spéciale sur certains véhicules routiers (TSVR) ou encore « taxe à l'essieu » est une taxe sur les véhicules qui a pour objet de compenser les dépenses d'entretien de la voirie, occasionnées par la circulation de certaines catégories de véhicules de fort tonnage.

Sont assujettis les propriétaires ou les locataires de véhicules porteurs ou articulés de transport de marchandises de 12 tonnes et plus. Elle n'est payée que par les entreprises installées en France.

La taxe à l'essieu relève de la directive 1999/62/CE (dite « Eurovignette ») qui fixe ses taux minima, par catégorie de véhicules. La France applique les taux planchers.

En complément de la taxe à l'essieu, qui est obligatoire, la directive permet aussi aux États membres de prévoir soit des droits de péage en fonction de la distance parcourue sur certaines infrastructures, qui peuvent comprendre une redevance d'infrastructure pour les coûts de l'infrastructure et/ou une redevance pour les coûts externes comme la pollution, soit des droits d'usage qui permettent à un véhicule d'emprunter une infrastructure donnée pendant une période donnée. Un tel droit d'usage est très encadré par la directive qui impose notamment de prévoir des forfaits journaliers, hebdomadaires et mensuels en plus de l'annuel.

La directive Eurovignette interdit l'application d'un droit d'usage et d'un péage sur un même réseau.

Les pouvoirs publics ont tenté, à compter de 2009, de mettre en place une taxation sur les poids lourds circulant sur le réseau routier national non concédé. Outre le coût très élevé de sa mise en œuvre technique et de son fonctionnement annuel, la mise en place de cette taxe a présenté des difficultés juridiques et techniques importantes. Son rejet par les professionnels a conduit à l'abrogation du dispositif, sans que celui-ci ait reçu une application concrète, et à une hausse de 4 centimes par litre du tarif de TICPE supporté par le secteur.

Impacts environnementaux

Le transport routier de marchandises représente 19 % des émissions de gaz à effet de serre des transports, soit 6 % des émissions nationales tous secteurs confondus. Entre 2008 et 2018, les émissions de GES des véhicules lourds ont diminué de plus de 8 %.

Les externalités environnementales du transport routier de marchandises par poids lourd sont évaluées à 1,28 c€/t.km, contre 0,51 c€/t.km pour le fret ferroviaire et entre 0,50 et 0,79 c€/t.km pour le fret fluvial selon le gabarit du navire utilisé (source : CGDD, mars 2013, *Les comptes des transports en 2011*).

Impacts économiques

Le transport routier de marchandises pour le compte d'autrui représente environ :

- Près de 400 000 salariés dans plus de 32 000 entreprises,
- 50 milliards d'euros de chiffre d'affaires et un bénéfice d'environ 1,1 milliard d'euros.

Compte tenu du faible taux de marge du secteur, la création d'une vignette « poids lourds » peut donc avoir un impact économique important sur les entreprises.

Près de 400 000 poids lourds sont concernés par le versement de la TSVR, dont la recette budgétaire est de 177 millions d'euros en 2019, pour le compte propre et le compte d'autrui.

Cadre juridique :

Le barème de la TSVR étant déjà au plus près des minima de la directive, une exonération ou une réduction de la TSVR pour le transport routier de marchandises ne sont pas permises par la réglementation européenne.

Par ailleurs, une réduction fiscale ciblée sur les entreprises situées en France, destinée à compenser le coût d'une vignette, semble contraire au droit européen au regard d'un arrêt récent de la Cour de justice de l'Union européenne qui a condamné l'Allemagne qui avait mis en place un tel dispositif (CJUE, n° C-591/17, Arrêt de la Cour, République d'Autriche contre République fédérale d'Allemagne, 18 juin 2019).

L'équilibre de la mesure proposée repose sur une compensation des surcoûts issus de la mise en place de la vignette par une baisse ou une suppression de la « taxe à l'essieu ». Dès lors qu'une telle suppression est compromise et que les seules baisses sensibles possibles seraient ciblées sur certaines catégories de véhicules parmi les moins lourds, l'équilibre ne serait pas assuré en l'état et des effets de transferts de charge entre véhicules se produiraient.

La directive Eurovignette est en cours de révision au niveau européen depuis mai 2017. Si le Parlement européen a adopté une position en première lecture en octobre 2018, les discussions au Conseil n'ont pas permis à ce stade de dégager une position commune. Un débat est prévu au Conseil en septembre 2020 et pourrait donner plus de visibilité sur le calendrier envisagé par la présidence allemande.

Sur le fond, en l'état actuel des négociations, la décision de mettre en place des tarifications sur les routes devrait rester facultative, et il devrait être maintenu la possibilité d'établir des péages kilométriques ou des vignettes temporelles (sans cumul sur une même section), même si l'encadrement et les règles associées à ces tarifications évolueront.

#3 - Chargeurs

SDB1.6 - Obliger les chargeurs à intégrer des clauses environnementales

Premiers éléments d'impact:

La prise en compte des émissions de gaz à effets de serre des activités de transports d'une entreprise est une nécessité afin de réussir la transition écologique du secteur des transports.

La convention citoyenne pour le climat a souhaité que l'ensemble des entreprises soumises aux obligations de rapportage extra-financier, prévues à l'article L. 225-102-1 du code de commerce, réalise un plan d'action de réduction des émissions en amont et en aval de leurs activités de transports.

Contexte

Ces plans d'actions pourront être construits sur la base du dispositif FRET 21 du programme EVE, porté par l'ADEME et l'AUTF (Association des Utilisateurs de Transport de Fret). Ils permettront, par exemple, d'optimiser les flux et de réduire le nombre de kilométrages à vide, d'acquérir des véhicules à énergie alternative ou de développer le combiné rail-route.

Impacts environnementaux

Cette mesure nouvelle introduite au sein de la déclaration de performance extrafinancière, permettra de participer à la réduction des émissions de GES du secteur des transports en France, dont le budget carbone à l'échelle du secteur vise -28 % en 2030 par rapport à 2015, puis la neutralité carbone en 2050. En ordre de grandeur, les plans d'actions élaborés puis mis en œuvre par les entreprises chargeurs engagées dans le programme EVE permettent une réduction moyenne de 5 % des émissions GES pour les activités de transport qu'elles génèrent sur 3 ans.

Impacts économiques

Cette mesure concernerait 3800 entreprises soumises aux obligations de rapportage extra-financier, entraînant un possible surcoût financier et un alourdissement des procédures, liés à leur déclaration de performance extra-financière ; elle ne serait pas une charge nouvelle pour les collectivités et les administrations publiques.

La mise en place du plan d'action par ces entreprises devrait générer des coûts d'investissement mais également des gains économiques liés à la réduction de la consommation de carburants, ainsi que des effets positifs de publicité en termes d'image.

Annexe 2 : Liste des organisations participantes

- Association des 150
- Direction Générale Energie Climat
- Commissariat Général au Développement Durable
- Direction Général Trésor
- Direction Générale des Entreprises
- Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM)
- Direction de la législation fiscale
- ADEME
- IFP Energies nouvelles
- Assemblée des départements de France
- Régions de France
- MEDEF
- Confédération française démocratique du travail
- Confédération française de l'encadrement - Confédération générale des cadres
- Syndicat CFTC
- Confédération Générale du Travail
- Force Ouvrière
- Association des utilisateurs de transport de fret
- Confédération française du commerce de gros et international
- Fédération nationale des transporteurs routiers
- Fédération nationale des transporteurs de voyageurs
- Groupement interprofessionnel du transport et de la logistique
- Union des entreprises transport et logistique de France
- Union des transports publics et ferroviaires
- Mouvement des entreprises de France
- Organisation des transporteurs routiers et européens
- Fédération nationale des syndicats d'exploitants agricoles
- Comité des constructeurs français d'automobiles
- Chambre syndical internationale de l'automobile et du motocycle
- Plateforme automobile
- France Nature Environnement
- Transport et Environnement