

[Ecotaxe Poids Lourds]

Introduction

L'écotaxe est une taxe qui s'applique en vertu du principe pollueur-payeur visant les actions générant des dommages environnementaux, pour contribuer à les limiter et/ou à en atténuer ou réparer certains effets.

Au niveau européen, la députée Europe Ecologie Les Verts, Karima Delli, qui a été réélue en juillet 2019 à la tête de la commission des transports et du tourisme du parlement européen, rappelle que le principe de la redevance poids lourds a été acté par le parlement européen dans la précédente mandature. Elle souhaite avancer sur sa mise en place dans les pays qui ne l'ont pas encore fait. L'objectif affiché est de relancer le fret ferroviaire et de financer la sécurisation des routes.

Dans les pays qui ont adopté une écotaxe, elle se présente sous diverses formes. La France a fait preuve également d'imagination avec différentes formules, mais aucune n'est encore en place à ce jour.

Situation en France



Historique

En France, la taxe poids lourds est couramment appelée « écotaxe », bien qu'elle ne vise pas le même objectif. Son objectif est de diminuer les transports routiers jugés polluants et énergivores mais également de financer le développement des transports fluviaux ou ferroviaires.

Cette taxe, critiquée fin 2013 avant sa mise en œuvre, devait s'appliquer aux véhicules de transport de marchandises de plus de 3,5 tonnes circulant en France sur certaines routes nationales et départementales. Elle vise à faire payer l'usage de ces routes par leurs utilisateurs en leur faisant supporter les coûts réels du transport routier de marchandises (dégradation de la voirie, financement des infrastructures routières) alors que ce coût est aujourd'hui intégralement supporté par l'impôt commun. Son principe a été voté en 2009, dans le cadre de la loi Grenelle 1. Son entrée en vigueur était prévue le 1^{er} janvier 2014. Repoussée à janvier 2015, elle a finalement été suspendue le 9 octobre 2014 par la ministre de l'Environnement Ségolène Royal. Début 2015, était mis en place un prélèvement additionnel sur la TICPE de 4 centimes par litre de gasoil en compensation de la suppression de l'écotaxe.

Les arguments les plus récents qui sont mis en avant pour relancer le débat sur la mise en place de cette taxe est le principe pollueur-payeur mais également la nécessité de relancer les investissements dans les infrastructures, pour leur entretien notamment. Ce dernier aspect est mis en avant suite à des événements récents (effondrement du pont de Gênes en Italie, diagnostic des ouvrages d'art en France).

Plusieurs modalités ont été évoquées au fil des débats : vignette sur les camions, mise en place de péages sur les routes, application aux seuls camions étrangers, etc.

La baisse du remboursement partiel de la TICPE survenue en début d'été 2019 (le forfait de remboursement passant de 17,56 €/100 l de gasoil à 15,56 €) sera affecté entièrement à l'AFITF (Agence de financement des infrastructures de transport de France).





Avancées récentes

Le débat a été relancé fin 2017 à la veille du lancement des Assises de la Mobilité. Les Ministres en charge du transport et de la transition écologique évoquent la mise en place d'une vignette poids lourds (au jour, au mois ou à l'année), notamment pour les poids lourds étrangers. Mais il apparaît que cela est en contradiction avec les préconisations de l'Europe qui préconise plutôt la mise en place de péages routiers (taxation au kilomètre). En juin 2019, un jugement au niveau européen confirme qu'il n'est pas possible d'appliquer un tel dispositif aux seuls camions étrangers, ce qu'avait bien pressenti les organisations professionnelles françaises du transport.

En avril 2019, le débat connaît une inflexion sérieuse avec une proposition nouvelle de l'OTRE (Organisation des Transporteurs Routiers Européens) qui préconise de taxer les entreprises qui commandent et organisent le transport au lieu de taxer ceux qui l'exécutent (les transporteurs). Les transports seraient taxés par rapport à la volumétrie de CO₂ émis lors des transports commandés. Les outils d'évaluation de ces données existent et le cadre réglementaire est également en place (cf. ci-dessous). L'OTRE propose la mise en place d'un organisme collecteur, Eco-transport, qui réaffecterait les fonds collectés à l'AFITF et une part serait également affectée à la réduction de l'empreinte carbone du transport (aide à l'amélioration des flottes, au report modal...). Bien sûr, dans ce système, les camions les moins polluants seraient favorisés, incitant les chargeurs à les privilégier et poussant ainsi les transporteurs dans un cercle vertueux de renouvellement de leur flotte vers les motorisations les moins polluantes.

Les autres fédérations des transporteurs restent à ce jour sur leur position qui consiste à dire qu'elles sont opposées à toutes nouvelles fiscalités, considérant que le prélèvement additionnel de TICPE accepté en 2015 l'était "pour solde de tout compte", c'est-à-dire en remplacement de l'écotaxe annulée par le gouvernement. Ce prélèvement additionnel apporte largement les 500 millions d'euros estimés nécessaires par le gouvernement pour le financement des infrastructures.

Pour la fédération professionnelle des chargeurs (AUTF : Association des Utilisateurs du Transport de Fret), la proposition Eco-transport apporterait une distorsion de concurrence pour les entreprises françaises si seule la France l'adoptait en Europe. Les ministères des transports et de l'économie étaient globalement sur la même position ("on taxe tous les secteurs de l'économie") lorsque cette proposition de taxe Eco-transport a fait son apparition au printemps. Notons pourtant que l'AUTF est engagée dans le programme Fret21 qui vise à mobiliser les entreprises de transports (leurs prestataires) pour la réduction de leur empreinte carbone. La proposition Eco-transport peut donc être tout à fait compatible avec ce programme puisqu'elle va notamment promouvoir les pratiques les moins émissives (motorisations moins polluantes, reports modaux, etc.).

La collecte des informations sur les émissions CO₂ :

Suite au Grenelle de l'Environnement 2 et par application du décret 2011-1336, les transporteurs doivent connaître et communiquer les données sur les transports qu'ils effectuent pour les points de départ ou d'arrivée en France. Ce décret a ensuite été modifié en 2017 (décret 2017-639) pour limiter son application aux marchandises avec un point de départ et d'arrivée en France, excluant donc les marchandises provenant ou à destination des pays étrangers. On pourrait revenir au décret initial si le dispositif Eco-transport voit le jour.

Les outils d'évaluation des émissions existent :

- *au niveau français, ils ont été développés dans le cadre du programme EVE (Engagement Volontaire pour l'Environnement - Transport et Logistique - www.eve-transport-logistique.fr) et vont maintenant être mis à disposition des professionnels courant 2019 via une plateforme de calcul et d'échange d'informations,*
- *au niveau européen, la plateforme TK'Blue (www.tkblueagency.com) recense déjà plus de 10 000 entreprises de transport européennes et l'indice TK'GES leur permet de calculer leurs émissions de CO₂ et de GES et de les transmettre à leurs chargeurs.*

Une récente étude de l'ADEME révèle que la plupart des transporteurs affirment savoir calculer leurs émissions mais seulement 29% d'entre eux sont en règle quant à l'application des décrets. L'ADEME préconise d'impliquer d'avantage les chargeurs afin qu'ils réclament cette donnée ; seule une incitation financière serait de nature à les pousser dans cette dynamique de meilleure connaissance de l'impact environnemental de leurs choix logistiques et à les faire évoluer.

Notons que plusieurs régions - PACA, Ile de France, Occitanie - avaient pris position pour faire valoir leur droit à l'expérimentation pour la mise en place d'une « Ecotaxe régionale » mais l'exemple espagnol (cf. ci-dessous) montre qu'il paraît impossible d'appliquer une taxe sur une partie seulement du territoire national en vertu du principe de « non-discrimination » qui prévaut en Europe.





Ci-après sont présentés des éléments sur les systèmes de taxation kilométrique de quelques pays en Europe. Le caractère "Eco" de ces taxes réside principalement dans la prise en compte du classement Norme Euro des moteurs.

L'Allemagne a introduit début 2019 un critère relatif à la « pollution sonore » qui ne se traduit que par une valeur forfaitaire unique ; mais plus tard, ce critère pourrait être décliné suivant les différentes catégories de performance sonores des camions. Le tarif de nuit de l'Autriche est instauré dans la même logique de "pénaliser" les nuisances sonores.

L'ancêtre de l'Ecotaxe est l'Eurovignette. C'est une taxe permettant d'utiliser certaines routes du réseau routier. A ce jour, seuls le Danemark, le Luxembourg, les Pays-Bas et la Suède utilisent cette vignette. Dans ces pays, les propriétaires de camions dont le poids total admissible en charge est supérieur ou égal à 12 tonnes doivent acquérir l'Eurovignette pour pouvoir utiliser les autoroutes et les voies rapides à péages. Le tarif de cette vignette tient compte de la classe d'émissions (norme Euro) et du nombre d'essieux des véhicules.

En Belgique

Une taxe kilométrique a été mise en place le 1^{er} avril 2016. Elle s'applique aux camions de plus de 3,5 tonnes de MMA (Masse Maximum Autorisée) belges et étrangers. Ce système remplace l'Eurovignette (qui ne s'applique qu'aux camions de plus de 12 tonnes).

Les tarifs (€/km) varient selon 4 critères :

- le poids
- le type de route (distinguo entre route et autoroute en région bruxelloise)
- la région
- la classe d'émissions (Norme Euro)



Le réseau concerné (les autoroutes et la plupart des routes nationales belges) - plus de 6 800 km - et les tarifs sont présentés dans le document en ligne <https://febetra.be/wp-content/uploads/2015/09/Taxe-kilometrique-resume.pdf>.

En Allemagne

La taxe kilométrique, LKW-MAUT, mise en place en 2005 sur les autoroutes et les 4 voies (soit sur 14 100 km) puis étendu au réseau routier fédéral en juillet 2018 (portant le réseau soumis à taxe à 52 000 km) rapporte environ 7 milliards d'euros par an et sert à financer l'entretien du réseau routier jugé comme étant très délabré. Elle s'applique aux camions d'un poids supérieur à 7,5 tonnes.

Le nouveau barème appliqué depuis le 1^{er} janvier 2019 donne une coloration plus environnementale à cette taxe puisqu'elle prend davantage en compte les paramètres bruit et pollution des camions dans la nouvelle tarification. Ainsi, le tarif kilométrique prend en compte 3 composantes :

- Une part associée aux coûts d'infrastructure qui dépend de la catégorie d'essieux et de poids du véhicule.
- Une part associée aux nuisances sonores est perçue de la même manière pour tous les véhicules selon un forfait (actuellement 0,2 cts/km).
- Une part associée à la pollution de l'air engendrée qui dépend de la catégorie de pollution. Chaque véhicule est classé A, B, C, D, E ou F en fonction de sa catégorie de pollution selon la Norme Euro avec une correction éventuelle si le camion est équipé d'un dispositif de réduction des particules (les motorisations en Norme Euro 2 et 3 peuvent alors gagner une classe en termes de tarification).

Egalement depuis le 1^{er} janvier 2019, les véhicules roulant au gaz naturel sont exonérés du péage poids lourds. L'exonération est valable jusqu'au 31 décembre 2020. Le moteur doit en principe être alimenté au GN (gaz naturel), au GNC (gaz naturel comprimé) ou au GNL (gaz naturel liquéfié). Des motorisations bivalentes sont possibles, mais la part de gaz naturel doit nettement prédominer dans le fonctionnement normal du véhicule. Sur demande, la prédominance de l'alimentation au gaz naturel doit être prouvée par des documents appropriés. Si elles voyaient le jour, les motorisations électriques pourraient également être exemptées.

Renseignements complémentaires sur le site https://www.toll-collect.de/fr/toll_collect/tc_homepage.html.





En Suisse (et Liechtenstein)

Tous les véhicules de transport de marchandises de plus de 3,5 tonnes circulant sur les réseaux routiers publics suisse et de la principauté du Liechtenstein doivent s'acquitter d'une taxe : la RPLP (Redevance sur le trafic des Poids Lourds liée aux Prestations).

Le montant de cette taxe kilométrique (exprimée en € par tonne.km) est fonction :

- du poids total autorisé du poids lourd
- de la classe d'émissions (norme Euro)
- du nombre de kilomètres parcourus



Une réglementation spécifique existe pour le transport du bois qui permet un remboursement partiel de la redevance à hauteur de 25%. Les bois concernés sont les bois "de forêt" (bois d'œuvre, bois d'industrie, bois de chauffage, plaquettes et écorces) ainsi que les déchets bois (les plaquettes, les écorces, les délignures, les dosses, les copeaux de laminage, la sciure).

Renseignements complémentaires sur le site www.ezv.admin.ch/ezv/fr/home/infos-pour-entreprises/transport--document-de-voyage--redevances-routieres/redevances-sur-le-traffic-des-poids-lourds--rplp-et-rplf-/redevance-forfaitaire-sur-le-traffic-des-poids-lourds--rplf--pour/remboursement-pour-les-transport-de-bois-brut.html.

Au Royaume Uni

Le Royaume Uni a mis en place le 1^{er} avril 2014 un système qui s'apparente à l'Eurovignette : la HGV Levy est à payer par les poids lourds de plus de 12 tonnes qui utilisent les voies publiques du Royaume Uni et de l'Irlande du Nord. Elle est fonction de la durée d'utilisation (jour, semaine, mois, année) et peut coûter jusqu'à £1000 par an ou £10 par jour.

Cette redevance doit donc être payée avant d'entrer au Royaume Uni.

Renseignements complémentaires sur le site www.eurotunnelfreight.com/fr/a-propos/uk-hgv-road-user-levy.



Situation dans d'autres pays européens

En Espagne, en janvier 2018, une province du Pays Basque (Guipuzcoa) a mis en place d'une taxe kilométrique (AT) sur le réseau des nationales avec prise en compte du poids des camions seulement (2 classes de poids : supérieur ou inférieur à 12 tonnes). L'objectif était surtout de provoquer un report des camions vers les autoroutes (qui devenaient alors moins chères). Cette taxe qui ne comprenait pas de composante « Ecologie/ Environnement » devait être affectée à l'entretien du réseau routier. Une seconde province basque, l'Alava, réfléchissait à son extension sur son territoire. Mais en avril 2018, le tribunal supérieur de justice du Pays basque a annulé sa mise en place dans la province Guipuzcoa, la jugeant susceptible de porter atteinte au principe de « non-discrimination » du trafic sur un territoire.



L'Autriche, la Pologne et la Slovaquie ont également adopté une taxe kilométrique, respectivement en 2004, 2011 et 2013. Elle s'applique aux véhicules de plus de 3,5 tonnes. Dans ces pays, le niveau de la taxe tient compte de la classe d'émissions des moteurs (norme Euro).

L'Autriche applique une surtaxe entre 22h00 et 5h00 du matin en lien avec les nuisances sonores.





Tableau de synthèse sur l'Ecotaxe Poids Lourds

Pays	Date de mise en place	Camions concernés	Type d'Ecotaxe	Remarque
Allemagne	2005	>7,5 tonnes	Taxe kilométrique	Introduction d'une composante "bruit" en 2019
Autriche	2004	>3,5 tonnes	Taxe kilométrique	Composante "bruit" : une surtaxe existe pour les transports de nuit
Belgique	2016	>3,5 tonnes	Taxe kilométrique	
Pologne	2011	>3,5 tonnes	Taxe kilométrique	
Royaume-Uni	2014	>12 tonnes	Forfait journalier, hebdomadaire, mensuel ou annuel	
Slovaquie	2013	>3,5 tonnes	Taxe kilométrique	
Suisse	2001	>3,5 tonnes	Taxe kilométrique	Tarif aménagé pour le transport du bois "forestier"
Danemark, Luxembourg, Pays-Bas, Suède		>12 tonnes	Eurovignette (forfait journalier, hebdomadaire, mensuel ou annuel) sur autoroute	En Suède, une taxe carbone existe pour tous les véhicules (elle est prélevée sur les carburants)*

* la Suède est l'un des premiers pays à avoir mis en place cette taxe Carbone en 1991 avec l'objectif clairement affiché de diminuer la consommation des énergies fossiles et d'aller vers des énergies moins polluantes. Dans la majorité des autres pays, la mise en place de cette taxe a été l'occasion d'augmenter la fiscalité pour alimenter les recettes globales de l'Etat.

Contacts :

Vincent MORILLON vincent.morillon@fcba.fr

Tél. 05 55 48 48 13

Thomas CARRETTE thomas.carrette@fcba.fr

Tél. 05 56 43 64 71



Pôle 1^{ère} Transformation-Approvisionnement
Equipe Approvisionnement
10 rue Galilée, 77420 Champs-sur-Marne

Note de Septembre 2019 réalisée par
FCBA à la demande de COPACEL

