

# Assises de la Mobilité

## Contribution de l'OTRE au groupe de travail

### Une mobilité plus soutenable

### Financement des Infrastructures

(Date de publication : 13/11/2017)

1

#### 1- Présentation de l'organisation

L'OTRE, Organisation des Transporteurs Routiers Européens, est une fédération professionnelle créée en 2000. Ses fondateurs ont délibérément inscrit l'organisation dans la dimension européenne des transports. En positionnant ainsi leur organisation, ils voulaient réaffirmer que le pavillon routier français s'inscrivait bien dans une dimension européenne, mais régulant et protégeant son marché intérieur des conséquences d'un transport européen aux dispositions sociales disparates, entraînant un risque de concurrence déloyale. Ce risque est devenu aujourd'hui une réalité.

L'OTRE est reconnue légalement représentative sur l'ensemble du champ de la convention collective des transports routiers, par arrêté en date du 3 octobre 2017, conformément à la loi du 5 mars 2014.

L'OTRE représente des TPE, PME ou ETI dont la caractéristique principale est d'être des entreprises à capitaux familiaux.

Ces entreprises sont ancrées dans leur territoire, elles participent à son aménagement et à son développement économique et social.

## 2- L'engagement du Transport Routier dans la transition énergétique

Le transport routier s'est inscrit de longue date dans une volonté de réduire les émissions de polluants atmosphériques et de CO<sup>2</sup>, ainsi que les nuisances sonores et la congestion dues au transport.

L'OTRE ne peut que partager ce défi de basculement vers une mobilité à faible taux d'émissions de carbone et d'émissions de gaz à effet de serre.

2

A ce stade, l'OTRE souhaite rappeler que la profession est rentrée dans de nombreuses démarches visant à améliorer son empreinte Carbone. Ses actions se sont focalisées sur :

- augmenter l'efficacité du système de transport par l'accélération de l'utilisation des technologies numériques, et la massification,
- accélérer le déploiement d'énergies de substitution à faible taux d'émissions et le développement des énergies alternatives GNC, GNL, électricité, bio-carburant (modernisation du parc roulant). Les entreprises investissent dans des véhicules roulant au gaz ou au bio méthane carburant,
- accompagner les entreprises dans leur démarche de réduction des émissions via la mise en place d'un dispositif national « Objectif CO2 » qui propose aux entreprises de transport de marchandises et de voyageurs une méthodologie globale et structurante en matière de réduction de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques. Les entreprises peuvent, ainsi, obtenir un label qui permet en outre d'établir la performance réelle en matière d'émission de CO2 de la flotte de véhicules des transporteurs au moyen d'audits périodiques (vérification de données chiffrées) et d'uniformiser les méthodes et critères d'évaluation,
- encourager les entreprises dans leur développement de l'éco-conduite et de l'entretien.

### 3- Infrastructures : Quels financements ?

La présente contribution de l'OTRE ne vise qu'à :

- fixer un cadre préalable incontournable à toute réforme visant à répondre à la question du financement des infrastructures,
- répondre aux problématiques du transport par route.

3

☞ **L'OTRE exige** préalablement à tout projet de réforme :

- *un audit public complet sur les recettes de la route et leurs affectations, ainsi que sur les dépenses,*
- *un audit complet sur les coûts externes imputables réellement à la route et l'ensemble de ses usagers.*

**Que veut-on taxer : le véhicule en circulation ou la prestation de transport ?  
Qui est le pollueur : l'utilisateur client ou le prestataire ?**

En transport routier de marchandises, si l'objectif vise le principe utilisateur-payeur, c'est la circulation du véhicule qui doit être taxée.

En revanche, si l'objectif vise le principe du pollueur-payeur avec un report modal, c'est alors le décideur du mode de transport qui doit être visé. C'est donc la circulation de la marchandise sur la route qui doit être taxée.

Taxer le donneur d'ordre ou le prestataire de transport n'est pas du tout de même nature.

#### A- Taxer l'utilisateur des réseaux - principe de l'utilisateur-payeur :

Le réseau routier en France métropolitaine compte 1.060.000km de routes et d'autoroutes se répartissant entre autoroutes, routes nationales, départementales et voies communales. Le réseau routier national, propriété de l'État comporte 8.578 km d'autoroutes concédées et gérées par des sociétés concessionnaires et 12.570 km d'autres autoroutes et routes nationales.

4

A la différence des autres Etats membres de l'Union qui ont mis en place une redevance kilométrique, la France a la particularité de détenir sur ses infrastructures, des autoroutes payantes privées.

A bien y regarder, les routes soumises à une taxe kilométrique dans les pays de l'UE l'ayant instaurée correspondent à la typologie du réseau autoroutier français et des axes nationales à très grande circulation.

Il existe donc déjà sur le territoire national un réseau payant d'environ 9.000 km d'autoroutes. Sur cet unique réseau autoroutier, le camion participe à hauteur de 32 % du chiffre d'affaire cumulé des autoroutes concédées françaises bien que ne représentant que 14% du trafic.

Si l'objectif est d'apporter des réponses à la question de l'entretien et du développement des réseaux routiers, c'est bien le principe utilisateur-payeur qui doit s'imposer dans le cadre d'une réforme du financement des infrastructures.

**Dans ce cadre, les propriétaires de poids lourds français contribuent déjà à cet objectif par le paiement de :**

- La taxe essieu pour tous les poids lourds de +12 tonnes,
- La TICPE incluant une sur-taxation de 4 centimes d'euro par litre de gazole en compensation de la suspension sine die de l'ECOTAXE,
- La taxe sur les assurances,
- La taxe sur les certificats d'immatriculation,
- La taxe d'aménagement du territoire et redevance domaniale appliquées aux sociétés d'autoroute.

☞ **L'OTRE réaffirme** qu'elle restera totalement opposée au principe d'une taxe kilométrique de type « Ecotaxe » nationale ou régionale, nécessitant l'équipement de badges géolocalisés. Le gouvernement doit tirer les enseignements des erreurs du passé et ne pas s'obstiner à imposer un modèle qui a fait l'objet de fortes oppositions.

☞ **L'OTRE affirme** que, si elle doit se faire, la réforme du financement des infrastructures ne peut se faire que dans le cadre d'une réflexion élargie au réseau concédé, pour à terme :

- Réformer les concessions autoroutières et remettre à plat totalement les financements de l'ensemble des réseaux,
- Converger vers un tarif moyen sur tout le territoire qui participe à l'équité entre régions économiques, une tarification incitative y compris pour les parcours de courte distance,
- Examiner et corriger les interdictions de circulation pour les véhicules dits lourds.

☞ **L'OTRE s'oppose** totalement à l'idée qui consiste à taxer la route pour financer des projets de développement d'autres modes de transport. Ce que finance la route doit principalement être consacré :

- A l'entretien du réseau routier fortement dégradé,
- Au développement du réseau routier.

☞ **L'OTRE estime** que tout changement du mode de financement des infrastructures, s'il doit se faire, doit prévoir un champ d'application large. Elle considère que l'ensemble des véhicules utilisant le réseau routier doit contribuer au financement de son entretien. Le champ de la réflexion doit être étendu aux véhicules lourds autres que ceux destinés au transport de marchandises ainsi qu'aux véhicules utilitaires légers, y compris les voitures particulières, ainsi que les véhicules agricoles, de manière à garantir une tarification plus cohérente de l'utilisation des infrastructures dans le secteur du transport routier.

Elle rappelle par ailleurs :

- D'une part, que chaque véhicule contribue à des niveaux différents à l'usure de l'infrastructure,
- D'autre part, que chaque véhicule contribue à la congestion du réseau routier, ainsi qu'à la pollution et aux émissions de CO<sub>2</sub>.

☞ **L'OTRE considère** qu'un régime de taxation visant exclusivement les véhicules lourds génère un effet d'aubaine en transférant les marchandises ou les personnes vers la multiplication de véhicules légers. Ces situations ont un caractère économique et écologique aberrant.

## B- Taxer celui qui commande le transport – principe du pollueur-payeur :

Si l'objectif est d'apporter des réponses à la question des coûts externes (la congestion, la pollution, l'insécurité etc.), c'est le principe de pollueur-payeur qui s'impose. C'est donc le décideur du mode de transport utilisé pour véhiculer sa marchandise qui doit être taxé.

Pour se faire, le principe d'une éco-redevance ou d'une ligne de taxation forfaitaire en bas de facture sur la même forme que la TVA peut être envisagé.

6

Ce sont ainsi toutes les marchandises qui sont chargées et livrées sur le territoire national qui sont taxées, quel que soit le véhicule qui les transporte (poids lourds ou utilitaires), son tonnage ou son immatriculation. Le système est universel et taxe à la source la circulation des marchandises sans impacter les entreprises de transport routier qui ne sont que des prestataires.

Ce principe se décline sans difficulté pour le transport de personnes et peut notamment taxer les nouveaux modes de transport par route dits collaboratifs.

☞ **L'OTRE affirme** que le principe pollueur-payeur est plus pertinent que celui d'utilisateur-payeur notamment car il répond pleinement à la prise en compte de l'ensemble des coûts externes réels.

#### 4- Historique de la position de l'OTRE sur l'ECOTAXE

Si l'OTRE s'est positionnée à l'issue du Grenelle de l'environnement favorablement à un financement des infrastructures, la taxation mise en œuvre devait répondre à deux conditions :

- Taxer équitablement la circulation des poids lourds étrangers qui n'amenait aucune recette à l'Etat ;
- Mettre en place une taxe sans augmenter le volume des charges fiscales des entreprises françaises, en supprimant notamment la taxe à l'essieu.

Ces deux mesures devaient d'une part permettre de réduire le différentiel de compétitivité entre entreprises européennes et entreprises françaises en alourdissant les charges des premières sans pénaliser les secondes. Elles devaient aussi permettre le financement des infrastructures routières.

Cependant, les propositions de l'OTRE n'ont pas été retenues. Le gouvernement d'alors s'est engagé dans la voie d'une redevance kilométrique liquidée par les transporteurs et dont le coût était théoriquement répercuté sur les clients des transporteurs. L'OTRE a immédiatement exprimé ses réserves sur le dispositif dit ECOTAXE.

- L'OTRE était favorable à une taxation directe du chargeur sans impacter le transporteur, prestataire de service auprès du décideur du mode de transport.
- Après avoir commandé une étude à l'économiste des transports Patrice SALINI dès 2008, l'OTRE a émis publiquement ses réserves quant au bien-fondé économique de la redevance kilométrique telle qu'elle était présentée.

L'OTRE s'est donc immédiatement positionnée pour l'abandon du contrat Ecomouv, **demandant au ministre à revenir à beaucoup plus de simplicité.**

Pour l'OTRE, les premiers constats sur l'ECOTAXE permettaient d'affirmer :

- Qu'en matière de développement durable :
  - La taxe kilométrique n'avait qu'un impact marginal sur l'organisation des transports routiers donc d'un report modal,
  - La taxe kilométrique ne répondait pas au principe « pollueur-payeur » mais « utilisateur-payeur »,
  - La taxe kilométrique n'incitait pas à un usage plus efficace de l'infrastructure routière,
  - La taxe kilométrique n'aurait pas d'effet sur les émissions de gaz à effet de serre.

- Qu'en matière d'efficacité économique :
  - Le financement de taxe était très inégalement réparti entre les régions émettrices et réceptrices des trafics,
  - L'incidence des coûts directs kilométriques était très variable selon les parcours et pénalisait certaines liaisons de manière relativement arbitraire,
  - La taxe kilométrique frappait plus fortement les transports à courtes distances,
  - La taxe kilométrique pesait plus sur les entreprises de transport françaises que les poids lourds étrangers en transit.

Pour ces raisons, l'OTRE s'est fermement opposée au dispositif de l'écotaxe mais pas à l'objectif de financement des infrastructures routières, dès lors que cette contribution visait aussi les poids lourds étrangers circulant sur le territoire français. Elle a donc mis en avant des axes de réflexion et a été force de propositions non retenues par le gouvernement (Cf. chapitre 4 de la présente note)

#### → La sur-taxation gazole de 4 centimes, le choix retenu par le Gouvernement

Dès l'annonce de la suspension sine die de l'ECOTAXE fin 2014, le gouvernement a instauré provisoirement une sur-taxation de 4 centimes par litre de gazole en 2015.

Des lors, des travaux ont été ouverts afin de déterminer quel dispositif serait retenu en remplacement de l'ECOTAXE. C'est à ce titre, qu'une mission a été confiée au CGEDD qui a remis un rapport en juin 2015 relatif au Financement des infrastructures et transport routier.

Constatant l'état de dégradation du réseau non concédé, l'OTRE a de nouveau défendu sa proposition d'une vignette dématérialisée dont les recettes étaient intégralement versées à l'AFITF. Cette mesure venait se substituer à la taxe à l'essieu et à la sur-taxation provisoire de 4 centimes du gazole.

Néanmoins, le gouvernement Valls a fait de nouveau un autre choix, celui de pérenniser la sur-taxation gazole.

#### ☞ **Pour l'OTRE, ce choix a été regrettable. En effet, ce dispositif :**

- **ne constitue pas une fiscalité dédiée,**
- **impacte fortement le pavillon français tout en épargnant les pavillons étrangers,**
- **est très inéquitable car l'usage des infrastructures routières n'est pas dépendante de la motorisation des véhicules. Or, la sur-taxation n'impacte que les motorisations diesel.**



## 5- Axes de réflexion développés par l'OTRE avant la suspension sine die de l'Ecotaxe

### A- Taxation de la circulation des marchandises sur la route

9

Nous sommes là dans le cadre du principe pollueur-payeur. C'est donc le décideur du mode de transport utilisé pour véhiculer sa marchandise qui doit être taxé.

Ce sont ainsi toutes les marchandises qui circulent sur le territoire national qui sont taxées, quel que soit le véhicule qui les transporte (poids lourds ou utilitaires), son tonnage ou son immatriculation. Le système est universel et taxe à la source la circulation des marchandises sans impacter les entreprises de transport routier qui ne sont que des prestataires.

Ce principe simplifie donc la chaîne de taxation envisagée (perception et répercussion par le transporteur).

Pour se faire, le principe d'une éco-redevance ou d'une ligne de taxation forfaitaire en bas de facture sur la même forme que la TVA était proposé. Les éléments nécessaires au calcul forfaitaire de cette taxe pouvaient être les suivants :

- Nombre de milliards de tonnes-kilomètres parcourus,
- Nombre de véhicules en circulation,
- Type d'infrastructure utilisée,
- Coûts d'entretien et construction des infrastructures routières.

☞ Cette proposition n'a pas été retenue.

## B- Le droit d'usage et la mise en œuvre d'une vignette

La directive 1999/62 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation des infrastructures modifiée par la directive 2011/76 définit, dans son article 2, deux moyens de taxation :

- Le péage ou redevance d'infrastructure ;
- Le «droit d'usage» : une somme déterminée dont le paiement donne droit à l'utilisation, par un véhicule, pendant une durée donnée, des infrastructures.

10

L'article 7 de la directive permet aux Etats membres de mettre en place l'un ou l'autre de ces moyens. Il permet aussi d'instaurer un droit d'usage des infrastructures alors même que des péages existeraient sur d'autres infrastructures.

L'objectif consistait à mettre en place un droit d'usage du réseau routier national et du réseau routier secondaire non concédé sous la forme du règlement dématérialisé d'une vignette.

Selon l'article 7 de la directive Eurovignette 2, le droit d'usage perçu est périodique (Quotidien, Hebdomadaire ou Mensuel).

L'alinéa 2 de ce même article permet aux Etats membres d'appliquer un taux annuel exclusivement à l'attention des poids lourds immatriculés sur leur territoire, de façon dérogatoire au principe de non-discrimination.

En application de cet article, l'Etat accordait aux transporteurs français le droit de liquider une vignette annuelle exclusive.

De façon à coordonner la réglementation sur le cabotage routier qui dispose qu'un transporteur étranger ne peut maintenir plus de 7 jours consécutifs ses poids lourds sur le territoire national, les droits d'acquittement de la vignette dématérialisée auraient été alors quotidiens ou hebdomadaires. Au nom du respect de la réglementation sur le cabotage, le taux mensuel était donc abandonné.

L'article 7 bis de la directive Eurovignette 2 dispose que les taux quotidiens et hebdomadaires doivent être proportionnels au taux annuel lorsque celui-ci est appliqué. Ils doivent correspondre respectivement à 2 et 5 % du montant annuel fixé.

**Quel que soit le montant de vignette défini, sa charge pesait principalement sur la circulation des camions étrangers par rapport aux entreprises françaises, permettant ainsi un rééquilibrage des prix et une meilleure compétitivité de nos PME sur le marché intérieur français.**

☞ **Cette proposition n'a pas été retenue.**