La Taxe Kilométrique Poids Lourds en France

Vers une réelle prise en compte des coûts routiers du transport de marchandises.

Présentation de FNE

France Nature Environnement : une Fédération de plus de 3000 associations nationales, régionales et locales de protection de l'environnement.

- **Une force de proposition** reconnue, d'utilité publique depuis 1976, partie prenante au Grenelle de l'Environnement.
- **Un échange de savoir et d'expériences** autour de nombreuses thématiques (déchets, agriculture, eaux, aménagement du territoire…).
- **Une veille juridique et une forte contribution** à l'amélioration de textes réglementaires et juridiques.
- **Des rapports d'expertise de qualité** à partir des données de nos associations fédérées, de nos bénévoles et salariés spécialisés par Pôles et Réseaux thématiques.

Présentation du Réseau Transport et Mobilité Durable (TMD)

- **Le réseau TMD en France:**

  Participation active au Groupe 1 du Grenelle sur le climat.

  Propositions et actions pour :

  - une éco-redevance poids lourds.
  - un aménagement des territoires pour des modes de vie durables.
  - les infrastructures de transport.

- **Le réseau TMD en Europe :**

  Inséré dans un véritable réseau Européen d'associations spécialisées sur les enjeux environnementaux du Transport: « Transports and Environment »(T&E).

  Lobbying et propositions pour :

  - l'amélioration de l'efficacité énergétique des flottes de véhicules.
  - le report modal du fret:
  - les révisions des directives « Eurovignette » et « les poids et dimensions des véhicules lourds ».

Le Grenelle de l'Environnement et les transports

« UN CHANGEMENT DRASTIQUE DE STRATEGIE DANS LES TRANSPORTS … LA RUPTURE S'IMPOSE ».

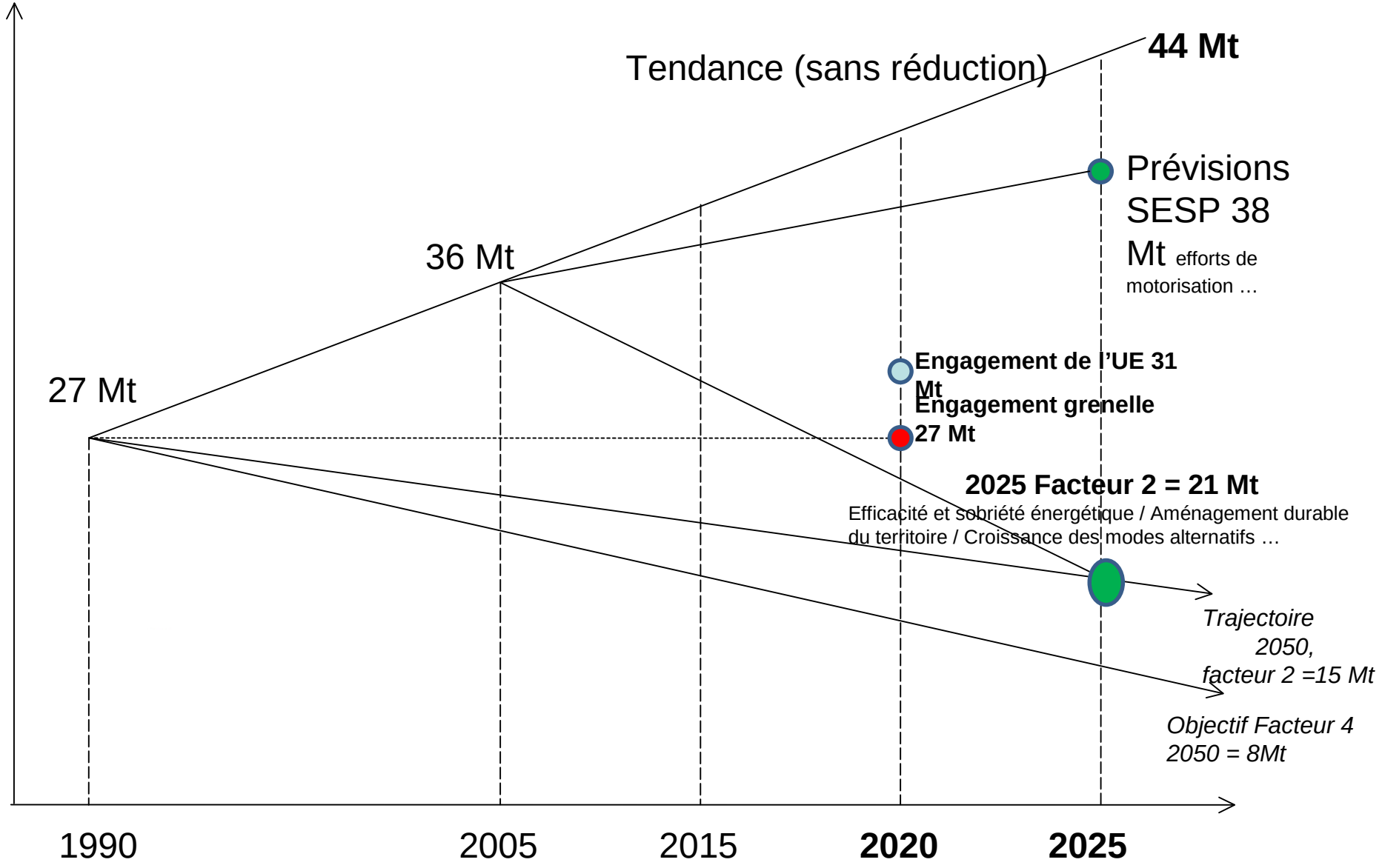
(Titre de la partie concernant les Transports à l'issue des travaux du Grenelle en 2007).

DEUX OBJECTIFS (entre autres…).

- Réduire de 20% d'ici 2020 les émissions actuelles de gaz à effet de serre (GES) de l'ensemble des transports pour les ramener au niveau de 1990.

- Amener la part du fret non routier à 25% d'ici 2022 (actuellement 14%).

Projections des émissions de CO2 du transport routier de marchandises



Source: Centre d'analyse stratégique Mission transport routier Avril 2008 / SESP rapport mai 2007

Le projet Eco Redevance de FNE

- **Une forte demande** de nos fédérations régionales et de nos associations locales (Rhône-Alpes, Alsace, Midi-Pyrénées…) par rapport à l'impact environnemental du Transport Routier de Marchandises.

- **Un projet porté par FNE** depuis 2006, avec plusieurs composantes :
  - Réflexion sur les impacts économiques et sociaux de la taxe.
  - Propositions (rapport + plaquettes associatives).
  - Sensibilisation de la société civile via nos associations.
  - Une ambition : faire acquitter aux usagers :
    - les coûts d'usage des infrastructures routières.
    - et ensuite les coûts externes.

Les objectifs de notre projet

- Contribuer au rééquilibrage des modes de transport afin de respecter l'environnement.
- Résoudre les problèmes environnementaux liés à nos habitudes de transport et anticiper les changements annoncés dans ce domaine.
- Rationaliser les transports et repenser certains déplacements de marchandises.
- Financer les transports alternatifs à la route.

➔ Mise en place progressive du.

principe Utilisateur - Payeur.

La Taxe Kilométrique Poids Lourds dans les textes

- **Titre VI art.11 Grenelle I** :

  « une écotaxe pourra être prélevée sur les poids lourds à compter de 2011 à raison du coût d'usage du réseau routier national métropolitain non concédé et des voies des collectivités territoriales susceptibles de subir un report de trafic ».

- **Loi de Finance 2009** Art.153. III **:**

  « l'État est autorisé […] à confier à un ou plusieurs prestataires extérieurs les missions suivantes :

  - *Le financement, la conception, la réalisation, l'exploitation, l'entretien et la maintenance du dispositif technique nécessaire à la mise en œuvre de la taxe.*
  - *La liquidation du montant de la taxe.*
  - *Le recouvrement des sommes facturées (l'administration des douanes et droits indirects restant seule compétente pour l'engagement des procédures de recouvrement forcé). ».*

La Taxe Kilométrique Poids Lourds dans ses objectifs

Donner **un signal prix** à l'économie à travers le Transport Routier de Marchandises (TRM).

Dégager des **ressources nouvelles** pour la réalisation d'infrastructures de transport dans une perspective résolument intermodale.

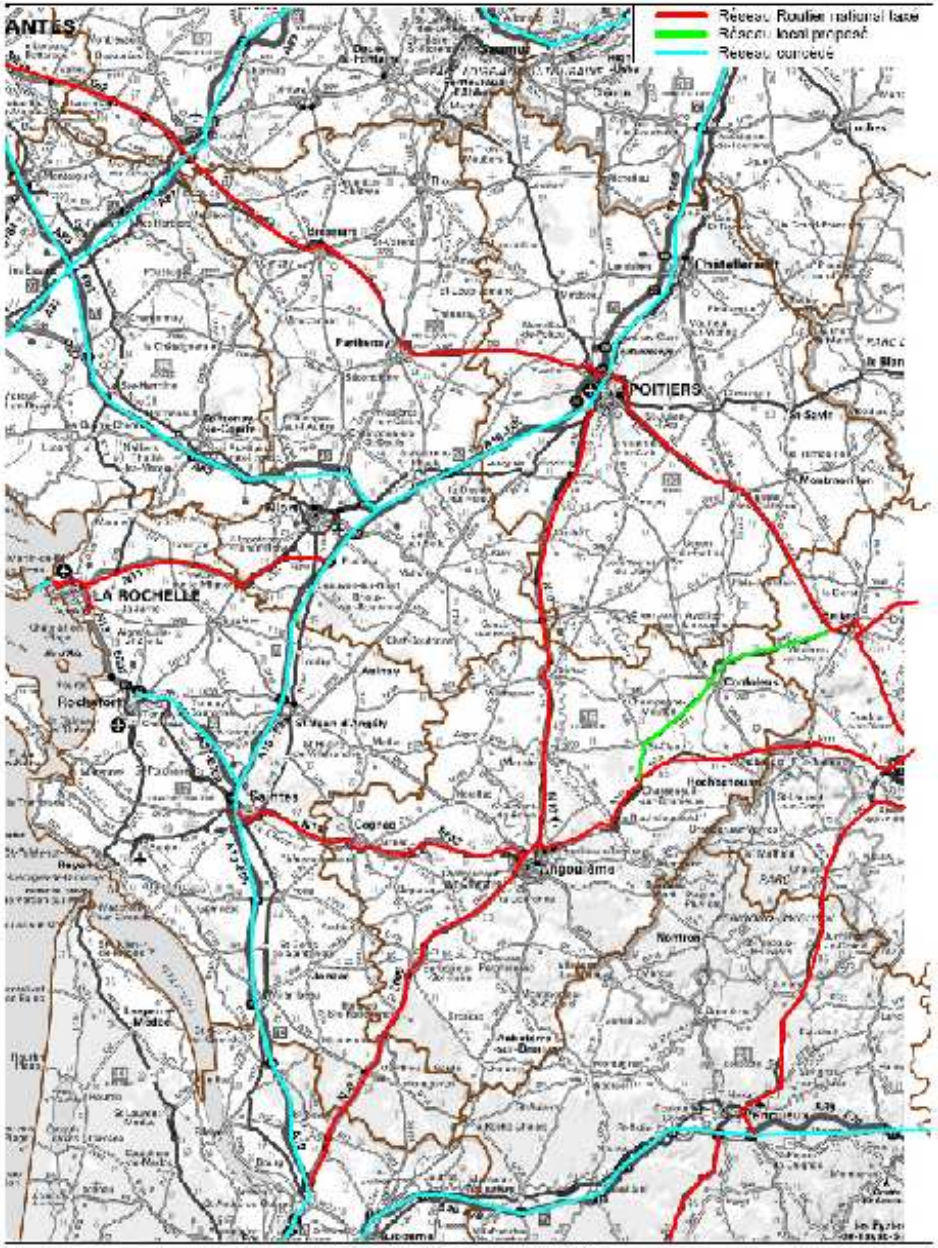
La Taxe Kilométrique Poids Lourds dans son application (1)

- **Le réseau redevable** représentera environ.
  - 10 500 km de routes nationales non concédées.
  - 2 000 km du réseau local (règle d'application : transfert de trafic).

- **Taux de la Taxe** : entre 0,025ct et 0,20ct (Moyenne 12ct - Autoroute concédée moyenne 19ct) en fonction :
  - du nombre d'essieux et du poids total à charge.
  - des normes de pollution.

- **A partir de 3,5 Tonnes.**

- **Véhicules concernés :** environ 800 000 dont 200 000 véhicules étrangers.



Mission Tarification - Juin 2018

Licensed to DGR

La Taxe Kilométrique Poids Lourds dans son application (2)

- **Recettes brutes attendues :** 1 200 millions dont 230 millions acquittés par des véhicules étrangers.

  Pour financer des infrastructures de transports : affectation à l'AFITF (environ 880 millions).

  L'État rétrocèdera aux collectivités territoriales le produit de la taxe correspondant aux sommes perçues pour l'usage du réseau routier dont elles sont propriétaires (environ 200 millions).

- **La taxe sera répercutée** par les transporteurs sur les bénéficiaires de la circulation des marchandises (pied de facture).

Mise en œuvre de la Taxe (1)

Les « obstacles » à surmonter :

- **Définition du réseau soumis à la taxe** en particulier sur le réseau local.
- **Réductions envisagées par la loi** :
  - sur certaines régions (Bretagne, Midi-Pyrénées, Aquitaine).
  - certains axes à faible trafic poids lourds : Saintes-Royan.
- **Réticences des milieux socio-économiques.**
- **Élaboration des textes législatifs et des décrets.**
- **Confusion fréquente avec la Contribution Climat Énergie** (Ex taxe Carbone…).

Mise en œuvre de la Taxe (2)

Les interrogations :

- **Système technique de perception ?**
  DSRC (micro ondes courte portée avec portique) ou Satellitaire.
- **Moyens de contrôle ?**
  Douane ou police.
- **Frais de fonctionnement élevés (15% des recettes) ?**
  Investissement sous le régime PPP (Partenariat Public Privé).
- **Réelle utilisation des recettes ?**
  à l'AFITF et dans les collectivités.
- **Date de mise en œuvre?**

Initialement début 2011… maintenant début 2013.

Vers l'intégration des coûts externes (1)

Possible dès aujourd'hui par une transposition volontariste de l'actuelle directive Eurovignette.

Directive 2006/38 du 17 mai 2006).

- Péage en fonction des normes Euro de pollution (prévu dans le Projet de Loi Grenelle II).
- Sur-péage pour les zones de montagne : +25%.
- Mise en œuvre de droits régulateurs pour les zones urbaines.

Vers l'intégration des coûts externes (2)

Par la révision de la directive Eurovignette III.

- En plus des péages poids lourds, intégration des coûts relatifs à la pollution, aux nuisances sonores et à la congestion.
- Champ d'application du texte : l'ensemble du réseau routier interurbain et suburbain.
- Les recettes doivent être affectées au développement d'une mobilité durable.

➔ Internalisation des coûts externes : mise en place progressive du principe pollueur-payeur.

Un message aux transporteurs routiers : **nous ne voulons pas faire disparaître le TRM !**

- **Objectifs du Grenelle : 75%** du transport de marchandises réalisé par la route.
- FNE est **conscient - des efforts** de certaines entreprises pour améliorer leurs performances (éco conduite et motorisation)
- **- des difficultés** du pavillon français … mais la Taxe Kilométrique s'appliquera à tous !
- La Taxe Kilométrique ne sera pas prise en charge par les transporteurs : **report sur chargeurs et consommateurs**
- **Mesures nécessaires d'accompagnement** : diminution de la Taxe à l'essieu (déjà fait).
- **Mesures incitatives** pour le renouvellement du parc.
- **Aide aux entreprises** souhaitant investir dans des techniques intermodales et de la logistique urbaine.

Conclusion

La Taxe Kilométrique Poids Lourds en France :

Dans une politique globale de transport,
un des leviers pour :

- Incorporer les **coûts externes** du transport routier de marchandises.
- Financer de **nouvelles infrastructures alternatives** de transports.
- Contribuer au **rééquilibrage** des modes de transports.
- Revoir les **organisations logistiques** (moins de transports).
- Participer aux **objectifs climatiques** nationaux et internationaux.

Merci de votre attention…

France Nature Environnement

Réseau Transports et Mobilité Durables

Tel: 01 44 08 64 10 ou 01 44 08 64 11

transports@fne.asso.fr

Poitou-Charentes Nature

14 rue Jean Moulin

86240 Fontaine-le-Comte

Tel: 05 49 88 99 23

pc.nature@laposte.net