

Se déplacer – Objectif B1

RÉDUIRE LA CIRCULATION DES POIDS LOURDS ÉMETTEURS DE GAZ À EFFET DE SERRE SUR DE LONGUES DISTANCES, EN PERMETTANT UN REPORT MODAL VERS LE FERROVIAIRE OU LE FLUVIAL

Impact gaz à effet de serre :



L'objectif propose une batterie d'actions dont certaines sont extrêmement structurantes pour les émissions (fin des avantages fiscaux en échanges de compensations fortes, actions sur les chargeurs). D'autres actions, sont peut-être moins efficaces (réduire la taxation du fluvial, formation à l'éco-conduite), encore trop imprécises (favoriser les circuits courts) ou potentiellement très coûteuses (infrastructures, plateformes multimodales).

Résultat du vote :

Nombre d'inscrits : 150
Nombre de votants : 148
Nombre d'abstentions : 2
Nombre de suffrages exprimés : 148
OUI : 97,3 %
NON : 2,7 %
Pourcentage de votes blancs sur le nombre de votants : 0 %

PRÉSENTATION SYNTHÉTIQUE DE L'OBJECTIF

Notre ambition est de redonner une place plus grande au train, au fluvial et au maritime dans le transport de marchandises, car 19 % des émissions de gaz à effet de serre liées aux transports ont les poids lourds pour origine.

Notre intention est de réduire significativement la part des poids lourds dans le transport de marchandises global, en offrant des solutions pour mieux combiner les différents modes de transport de marchandises : plus de trains, plus de fluvial ou de maritime, ainsi que des camions plus propres.

Pour ce faire, nous proposons de :

PROPOSITION SD-B1.1 : Développer les autoroutes de fret maritime (et fluvial), sur des trajets déterminés

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

PROPOSITION SD-B1.3 : Imposer aux constructeurs de poids lourds d'adopter la même filière énergétique dans leur recherche et développement

TL **PROPOSITION 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 neufs plus propres en remplacement des poids lourds polluants

TL **PROPOSITION SD-B1.5** : Inciter, par des obligations réglementaires et fiscales, au report partiel vers d'autres moyens de transport de marchandises moins émetteurs

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

PROPOSITION SD-B1.7 : Favoriser le transport de marchandises sur des circuits courts par une modulation de la TVA

PRÉSENTATION DÉTAILLÉE DE L'OBJECTIF

Nous voulons que d'ici 2030, la part du transport routier de marchandises soit réduite, au profit du transport par voie ferrée, maritime ou fluviale.

Notre ambition est de redonner une place plus grande au train, au fluvial et au maritime dans le transport de marchandises, car 19 % des émissions de gaz à effet de serre liées aux transports ont les poids lourds pour origine. Notre intention est de réduire significativement la part des poids lourds dans le transport de marchandises global, en offrant des solutions pour mieux combiner les différents modes de transport de marchandises : plus de trains, plus de fluvial et de maritime, des camions plus propres.

Le transport de marchandises par voie ferrée ou fluviale est nettement moins émetteur de CO₂ (au global, il représente moins de 3 % du total des émissions) que le transport par camion. Or sa part n'a cessé de décroître depuis 15 ans. Pour les grandes distances, comme la traversée de la France (depuis la Belgique pour se rendre en Espagne par exemple), le train apparaît comme une solution pertinente.

La première priorité est d'investir dans les infrastructures pour développer la multimodalité. Il ne s'agit pas de supprimer les camions, mais bien de développer l'offre pour combiner les moyens de transport (camion, puis train par exemple) :

- Il s'agit très concrètement, d'augmenter (doubler) la part du transport ferroviaire d'ici 2030 et de répondre à l'enjeu de saturation des nœuds ferroviaires par des investissements dans les infrastructures. Ce plan massif est traité dans la proposition précédente car on doit développer à la fois le transport ferroviaire de passagers et de marchandises. Uniquement pour la partie fret ferroviaire, l'investissement nécessaire estimé est a minima de 400 millions d'€ par an pendant 10 ans pour l'infrastructure et pour développer des matériels roulants moins émetteurs de CO₂.
- Nous recommandons de développer des plateformes multimodales de triages, groupages, dégroupages régionales « amont » et « aval » pour permettre l'acheminement des marchandises jusqu'aux grands centres de consommation. Une étude devra être menée pour préciser les zones en ayant le plus de besoin et le nombre de plateformes à financer (à titre indicatif : une dizaine pourrait sembler raisonnable).
- Nous recommandons également de rendre plus attractif le transport fluvial par des incitations financières et de mieux le connecter aux plateformes multimodales.

PROPOSITION SD-B1.1 : DÉVELOPPER LES AUTOROUTES DE FRET MARITIME (ET FLUVIAL), SUR DES TRAJETS DÉTERMINÉS

L'objectif de la proposition est, sur des parcours déterminés (exemple existant entre Nantes et Gijón en Espagne), d'établir des liaisons entre deux ports, à heures fixes, offrant des services maritimes pour l'acheminement de poids lourds et remorques, accompagnés ou non de leur chauffeur.

Nous proposons donc d'étudier les possibilités de développer de nouveaux parcours, permettant de réduire sensiblement les émissions de CO₂.

Au-delà du fret maritime, il s'agit également de rendre le transport fluvial plus attractif par des incitations. Sur les grands canaux (futur canal Seine-Nord) et les fleuves navigables, le trafic pourrait être développé.

En matière d'incitations, nous proposons :

- La réduction de la taxation du carburant pour le fluvial (les membres de la Convention citoyenne pour le climat ont conscience du caractère contre-intuitif d'une baisse de la taxation du carburant comme souligné par le groupe d'appui, mais estiment qu'il s'agit d'un

calcul en comparaison du trafic routier pour un même tonnage) ;

→ Une option alternative pour un même objectif : le développement de subventions au transport fluvial.

En complément, la modernisation des navires pour que ceux-ci soient plus verts doit être soutenue¹.

TL PROPOSITION SD-B1.2 : IMPOSER UN SUIVI RÉGULIER DE LA FORMATION DES CHAUFFEURS À L'ÉCOCONDUITE

L'objectif de la proposition est d'imposer aux transporteurs un suivi régulier, par exemple une fois tous les deux ans, de la formation des chauffeurs poids lourds à l'écoconduite, qui peut permettre au total d'atteindre jusqu'à 15 % d'économie de carburant.

Aujourd'hui les chauffeurs routiers ont l'obligation de se former à l'écoconduite tous les 5 ans (cf. normes européennes).

PROPOSITION SD-B1.3 : IMPOSER AUX CONSTRUCTEURS DE POIDS LOURDS D'ADOPTER LA MÊME FILIÈRE ÉNERGÉTIQUE DANS LEUR RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT

Le but de la proposition est d'imposer aux constructeurs de poids lourds d'adopter la même filière énergétique dans leur recherche et développement (R&D), à savoir l'hydrogène car elle doit permettre des progrès en termes d'émissions mais exige des investissements coordonnés.

Ainsi, il s'agirait d'investir dans les technologies de demain de manière coordonnée. La R&D représente des dépenses très importantes et il est important de faire des choix. À ce stade des connaissances du groupe, il apparaît que la filière hydrogène est prometteuse (le groupe d'appui souligne toutefois qu'elle n'est pas mature à ce jour) et complémentaire des batteries électriques ou des biocarburants.

Pour ce faire, nous proposons :

- D'imposer aux constructeurs de poids- lourds d'adopter la même filière énergétique dans leur R&D, en les incitant à développer des camions à hydrogène ;
- De développer et accélérer le plan hydrogène proposé par l'État, pour déployer une filière hydrogène propre (production de l'énergie, stations).

TL PROPOSITION 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 NEUFS PLUS PROPRES EN REMPLACEMENT DES POIDS LOURDS POLLUANTS

Le parc français de poids lourds représente environ 600 000 véhicules². Aujourd'hui, les transporteurs routiers bénéficient d'un taux réduit de TICPE (Taxe Intérieure de Consommation sur les Produits Énergétiques) par rapport aux véhicules particuliers et d'un remboursement partiel. Pour l'achat d'un camion propre ils peuvent bénéficier d'un mécanisme de suramortissement (déduction fiscale).

Pour ce faire, nous proposons de réduire puis de supprimer progressivement d'ici 2030, les avantages fiscaux sur le gazole pour les poids lourds et de redistribuer les recettes supplémentaires sous la forme d'aides au financement accrues pour l'achat de véhicules moins émetteurs par les entreprises en remplacement de véhicules anciens très émetteurs.

1. [https://les-aides.fr/fiche/bj5kDXxGxfTeBGZeTUzZ4\\$Vm/vnf/aide-a-l-accompagnement-pour-le-renouvellement-des-acteurs-et-de-la-filiere-pami.html](https://les-aides.fr/fiche/bj5kDXxGxfTeBGZeTUzZ4$Vm/vnf/aide-a-l-accompagnement-pour-le-renouvellement-des-acteurs-et-de-la-filiere-pami.html), <http://www.leparisien.fr/economie/le-grand-retour-du-transport-fluvial-porte-par-la-vague-verte-16-09-2019-8152821.php>

2. <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2045167>

TL PROPOSITION SD-B1.5 : INCITER PAR DES OBLIGATIONS RÉGLEMENTAIRES ET FISCALES AU REPORT PARTIEL VERS D'AUTRES MOYENS DE TRANSPORT DE MARCHANDISES MOINS ÉMETTEURS

Cette proposition a pour objectif de rendre moins attractif le transport routier en France, notamment, pour les poids lourds étrangers traversant la France, sans désavantager les transporteurs nationaux.

Pour ce faire, nous proposons :

- De créer une vignette qui serait payée par l'ensemble des poids lourds, français et étrangers, qui empruntent les routes françaises. Elle permet d'une part, d'intégrer des coûts d'entretien des routes pour tous les camions et d'autre part de rééquilibrer un peu les coûts par rapport au transport fluvial ou ferroviaire qui est aujourd'hui plus cher ;
- En parallèle, d'envisager un abaissement de la taxe à l'essieu pour les entreprises.

NB 1 : la taxe à l'essieu (ou taxe spéciale sur certains véhicules routiers [TSVR]) n'est payée que par les entreprises installées en France. Elle a pour but de financer l'entretien de la voirie pour des véhicules de fort tonnage. Comme elle n'est pas payée par les véhicules étrangers passant sur les routes françaises, elle n'est pas très efficace.

NB 2 : le plus logique pour limiter la circulation des camions serait d'augmenter fortement la taxe à l'essieu, mais comme celle-ci n'est payée que par les transporteurs français, l'effet est incomplet et pénalise injustement les entreprises françaises.

NB 3 : d'autres scénarios avaient été évoqués avec le groupe d'appui, mais ils représentaient un trop grand risque juridique (discrimination entre transporteurs nationaux et internationaux).

TL PROPOSITION SD-B1.6 : OBLIGER LES CHARGEURS À INTÉGRER DES CLAUSES ENVIRONNEMENTALES

Cette proposition a pour objectif de faire peser la contrainte non seulement sur les transporteurs mais aussi sur les plus grosses entreprises commanditaires (c'est-à-dire les chargeurs, et par exemple, les enseignes de la grande distribution) dans la réduction des émissions du transport.

Pour ce faire, nous proposons que les entreprises dont le siège ou un établissement se situe sur le territoire français et dont le chiffre d'affaires annuel est assez important (il ne s'agit pas de viser les plus petits commanditaires, mais bien les gros), définissent des plans d'action visant à réduire leurs émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre liées au fret. Ces plans seraient régulièrement mis à jour. Ils comporteraient un résumé qui est rendu public et seraient contrôlés.

Au regard des impacts du secteur du transport de marchandises en matière d'émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques, la proposition vise à inciter les entreprises chargeurs à réduire les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques induites par leurs chaînes de transport. En définissant un plan d'action, ces entreprises peuvent s'engager dans des actions concrètes pour réduire leur empreinte environnementale, dans le respect de la spécificité de leur activité et de leurs contraintes économiques.

Les modalités pourraient être les suivantes :

- Afin de réduire l'empreinte environnementale du transport de marchandises, les entreprises dont le siège ou un établissement se situe sur le territoire français et dont le chiffre d'affaires annuel HT est égal ou supérieur à 100 M€ (proposition), définissent des plans d'action visant à réduire les émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre liées au fret. Ces plans sont régulièrement mis à jour. Ils comportent un résumé qui est rendu public. Ils comportent des objectifs et des indicateurs permettant le suivi de leur mise en œuvre. Ces

plans ainsi que leurs indicateurs sont transmis par voie électronique à l'autorité administrative ;

- Les premiers plans d'action sont transmis au plus tard le 30 juin 2021 ;
- Un bilan national des plans d'action prévus par les entreprises est publié par le ministre chargé du climat. Le bilan porte sur l'efficacité globale à attendre des plans d'action, au regard notamment des objectifs de la stratégie nationale bas-carbone (SNBC) mentionnée à l'article L. 221-1 B du code de l'environnement ;
- En cas de non-application, des pénalités ou des astreintes sont prévues.

PROPOSITION SD-B1.7 : FAVORISER LE TRANSPORT DE MARCHANDISES SUR DES CIRCUITS COURTS PAR UNE MODULATION DE LA TVA

Cette proposition vise à favoriser les marchandises et biens produits et consommés dans un périmètre limité (à définir) par rapport à ceux qui impliquent des distances importantes et donc des transports émetteurs de CO₂.

Pour ce faire, nous proposons d'étudier les possibilités d'appliquer des taux de TVA très réduits sur les biens produits à proximité, ou au contraire d'appliquer des taux de TVA augmentés pour les biens ayant transité sur une distance importante, ou encore de trouver une modalité de taxation nouvelle plus appropriée.

En particulier, pour les départements d'outre-mer, nous proposons d'étudier les possibilités suivantes :

- Appliquer des taux de TVA très réduits sur les biens produits au niveau local et une TVA plus élevée pour les mêmes produits importés pour lesquels la production locale peut subvenir aux besoins du territoire (une liste devra être établie) ;
- Ne pas appliquer de changement de TVA pour les produits importés et qui ne peuvent être produits localement.

Globalement, nous avons conscience que ces propositions vont avoir un impact sur les acteurs suivants au sein de la société :

- L'ensemble des transporteurs routiers français et étrangers empruntant le réseau français et dont l'activité sera plus encadrée ;
- Les acteurs ferroviaires français (SNCF en premier lieu) et du transport fluvial et maritime.

Cela nécessite, pour que l'objectif soit atteint, que l'État, les collectivités territoriales, les individus et le secteur privé prennent les mesures suivantes :

→ Par l'État :

- Évolution de la réglementation ;
- Appui financier à la filière de transport routier pour se doter de nouveaux véhicules moins émetteurs, et si le trafic baisse fortement.

→ Par les collectivités territoriales notamment les régions : appui financier.