

CONTRIBUTION CITOYENNE DE L'OTRE



Eco-Transport et financement des infrastructures

Le grand **débat national**

À l'initiative du Président de la République, le Gouvernement engage un Grand Débat National permettant à toutes et tous de débattre de questions essentielles pour les Français.

www.otre.org

UNE APPROCHE INNOVANTE ET ÉCOLOGIQUE AU SERVICE DE LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE ET DU REPORT MODAL

Le transport routier s'est inscrit de longue date dans une volonté de réduire les émissions de polluants atmosphériques et de CO₂, ainsi que les nuisances sonores et la congestion générées.

L'OTRE ne peut que partager ce défi de basculement vers une mobilité à faible taux d'émissions de carbone et de gaz à effet de serre. Elle souhaite, de nouveau, rappeler que la profession est entrée de longue date

dans différentes démarches visant à améliorer son empreinte carbone.

Les politiques gouvernementales qui se sont succédées ont toujours visé deux défis majeurs :

- la réduction impérative des émissions de gaz à effet de serre ;
- la maîtrise des investissements dans la mobilité et leur financement clair et pérenne.

Du grenelle de l'environnement aboutissant à l'écotaxe, aux assises de la mobilité, les orientations politiques prises ou envisagées ont systématiquement imaginé des mesures punitives à l'encontre des entreprises françaises du transport routier, sans pour autant répondre à la question environnementale.

Taxer le poids lourd ne changera rien au comportement des donneurs d'ordres et n'aura aucun impact sur la transition énergétique et la préservation de notre planète.

L'OTRE propose que les donneurs d'ordres abondent une redevance en fonction de la volumétrie CO₂ du transport qu'ils ont commandé.

Source : fotolia



FAIRE CONTRIBUER LES DONNEURS D'ORDRES

Pourquoi ?

- C'est changer le comportement des donneurs d'ordres, en général, peu regardants sur le niveau de performance écologique de ses prestataires de transport, de la qualité de leurs matériels et équipements, de la formation de leurs conducteurs, du taux de chargement...
- C'est un moyen d'engager de manière plus efficace, car pédagogique, le transport de marchandises dans la lutte contre le réchauffement climatique. Il faut agir sur le donneur d'ordres, c'est-à-dire sur celui qui commande le transport. Par conséquent, il réfléchira enfin à l'impact environnemental.

- La contribution des chargeurs à la transition énergétique (CCTE) apporte à la fois un réflexe écologique de la part des chargeurs et des recettes justifiées, facilement et précisément affectables.
- Cette proposition respecte le principe du pollueur-payeur car elle s'applique aux donneurs d'ordres et non aux prestataires de transport. Elle est une incitation immédiate à utiliser des solutions de transport plus écoresponsables et donc favoriser les meilleurs prestataires de transport routier vers la route éco-responsable (hybrides, électriques, GNV, mutualisation, massification), ou le report modal (route / éco-route, route / rail, route / fleuve).
- Elle est une solution « transparente » pour les transporteurs et donc facilement acceptable par eux.

L'application du principe « pollueur / payeur » justifie de faire contribuer les chargeurs à la transition énergétique en fonction de la volumétrie CO₂ du transport qu'ils demandent.*

(*) : La contribution des chargeurs (donneur d'ordres qui achète du transport de marchandises) à la transition énergétique est assise sur les GES (Gaz à effet de serre) émis par

l'ensemble de sa chaîne de transport. Ils peuvent donc la réduire en choisissant mieux leurs transports.

Source : fotolia



Comment ?

- Simple mise en œuvre du décret 2011-1336 du 24 octobre 2011 (modifié par le 2017-639 du 26 avril 2017) relatifs à l'information sur la quantité de gaz à effet de serre émise à l'occasion d'une prestation de transport, qui impose depuis le 1^{er} octobre 2013 aux transporteurs (tous modes) de fournir le volume d'émissions CO₂/GES de chaque opération à leurs clients.
- Dès lors, il est possible de faire remonter les émissions de tous les transporteurs affrétés par chargeur, et pour lui ensuite de calculer par simple addition l'ensemble des GES émis à sa demande.
- Cette redevance CO₂/GES des chargeurs peut être calculée au coût du carbone retenu chaque année dans la contribution climat énergie (CCE : 44,60 €/tCO₂ en 2018).

LES RECETTES ATTENDUES

La base de calcul de la CCE sera le volume d'émissions CO₂/GES des opérations de transport de marchandises* sous la responsabilité du chargeur.

Leurs déclarations pourront être auditées par tout expert-comptable ou contrôleur nommé par l'État, et ce d'autant plus précisément que depuis l'arrêté du 26 février 2019, pris pour l'application de l'article D. 1431-19 du code des transports, il est possible d'obtenir un certificat de conformité pour l'information sur la quantité de gaz à effet de serre émise à l'occasion d'une prestation de transport.

Au regard des 281 milliards de Tonne.Kilomètre du seul transport intérieur routier en

(*) : Information déjà donnée pour chacune de ses opérations de transport par ses pres-

- Cette contribution ne pénalise pas le coût des marchandises exportées, car les transports export ont été exclus du périmètre d'application du décret 2017-639.
- D'un point de vue technique, dans le cadre du programme EVE (continuité du programme *Charte CO₂, les transporteurs s'engagent*), l'ADEME s'est engagée à fournir sous quelques mois une plateforme de calcul et d'échanges d'informations CO₂ entre transporteurs et chargeurs qui facilitera le travail aux deux parties et apportera de la transparence.
- Avec un dispositif de collecte de l'information à l'identique de la TVA, mais basé sur une remontée d'information CO₂, les chargeurs, eux-mêmes informés précisément de leurs émissions CO₂ par leurs prestataires de transport, feront une déclaration directe de leur volume d'émissions de CO₂ transport et s'acquitteront de leur redevance.

France (chiffre 2015) dont on connaît le taux d'émission de CO₂/GES par type de véhicule routier (+/- 80 à 1 800g par Tonne.Kilomètre réalisée), **on arrive pour un coût du CO₂/GES de 44,60 €/t à une recette Exo-Transport de 2,2 milliards d'euros.**

Exemples dans le transport routier :

- Un camion de 40 tonnes de PTAC qui fait 1 000km, émet environ 1t de CO₂ pour ce trajet. Si on retient le chiffre de 44,60 €/tonnes de CO₂, une contribution de 44,60 € serait générée.
- Si ce trajet est effectué par un VUL qui émet vingt fois plus de CO₂ (1 889g CO₂/t.km), la CEE sera de 892 € et aura donc un effet dissuasif pour l'utilisation de ce mode de transport non optimisé.

tataires qui en ont l'obligation depuis le 1^{er} octobre 2013.

CRÉER ECO-TRANSPORT EN S'INSPIRANT DU MODÈLE ECO-EMBALLAGES

Pour la mise en œuvre de la contribution des chargeurs à la transition énergétique, une des solutions est de s'inspirer du principe d'Eco-Emballages créé il y a 25 ans pour réduire l'impact des emballages sur l'environnement.

Ce principe peut facilement être transposé en Eco-Transport pour participer à réduire l'impact du transport sur l'environnement et, comme lui, organiser le dispositif national de calcul et d'agrégation des émissions de GES des opérations de transport.

Il aura ensuite la charge de redistribution des recettes ainsi encaissées à l'ensemble des parties prenantes et de l'État, pour entretenir et rénover les infrastructures de

transport nationales, encourager la transition énergétique de tous les modes de transport de marchandises.

Les recettes dégagées par Eco-transport pourraient notamment contribuer aux financements de l'AFIFT en apportant les recettes supplémentaires attendues par le ministère des transports. Sa mise en œuvre serait cohérente en regard de l'engagement de l'État en faveur d'une mobilité propre (y compris la qualité de l'air) et pourrait alimenter solidement le volet fiscal de la loi d'orientation des mobilités (LOM).

Elles seraient par ailleurs de nature à relayer financièrement, après l'extinction du *programme EVE*, toutes les actions de sensibilisation et formation des transporteurs. Elles pourraient aussi participer à la modernisation des flottes des entreprises de transport.

La contribution des chargeurs à la transition énergétique (CCTE) est une véritable solution de financement des infrastructures et de transition des modes de transport les plus polluants, elle a pour objectif de faire contribuer financièrement les chargeurs sans impact pour le transporteur.

La CCTE favorise le report modal, mais aussi celui de la route vers la route écoresponsable.

La contribution des chargeurs à la transition énergétique a un très bon rendement. Elle ne nécessite pas d'équipement, ni investissement nouveau, ni contrat de concession et peut être mise en œuvre en quelques mois seulement.

La CCTE a une grande simplicité de mise en œuvre : le dispositif législatif est déjà en place.

La contribution des chargeurs à la transition énergétique peut être gérée au sein de ECO-TRANSPORT, sur le modèle de ECO-EMBALLAGES.