



# Transition écologique et énergétique

## CONSTAT

### Les transporteurs routiers doivent être au cœur de la politique environnementale

#### Un décalage entre l'agenda politique et la réalité d'une offre alternative mature

Les pouvoirs publics demandent, à raison, d'accélérer le verdissement des mobilités. Cet élan se traduit par de nombreuses mesures relatives à la circulation des véhicules, à leurs émissions, leur commercialisation, la fiscalité ainsi que leur accès aux centres-villes. **Certaines de ces décisions sont souvent déconnectées des réalités du secteur, donnant lieu à des incohérences notables.**

Le diesel restera présent pour la plupart des usages à minima jusqu'en 2040, notamment pour le transport régional et pour la longue distance, principalement pour les tonnages supérieurs à 26t pour le secteur marchandises (segment représentant la grande masse de la flotte) et la moyenne et longue distance pour les autocars (lignes régulières SLO, tourisme, etc.). L'offre la plus fournie en motorisations alternatives répond généralement aux activités de distribution urbaine, voire de transport de courte distance, et certaines activités spécifiques comme le transport dédié aux travaux publics, et le transport scolaire pour les autocars (source Task-Force).

Le nombre d'infrastructures de recharge est largement insuffisant pour envisager sérieusement l'électrification du parc de véhicules lourds dans des échéances rapides. Le développement de l'hydrogène ou de l'électriques pour ces véhicules ne peut se faire sans déploiement d'un réseau d'avitaillement sur l'ensemble du territoire et notamment en itinérance pour les trajets de moyenne et longue distance (source Task-Force).

L'utilisation des motorisations électriques nécessite des temps de recharge longs pour une autonomie encore limitée. L'affectation de ce type de véhicules réduit sa flexibilité d'utilisation, et se limite à des usages restreints, comme la distribution urbaine en zones à forte densité de population et le transport de personnes sur de courtes distances (source Task-Force).

La volonté de remplacement des véhicules lourds par des véhicules plus légers, voire des vélos, n'est pas économiquement envisageable pour les transporteurs et socialement contestable au vu des conditions de travail pour nombre de livreurs en centre-ville. De plus, la substitution de poids-lourds par des véhicules utilitaires légers s'avère souvent contre-productive sur le plan environnemental (émission GES, congestion, bruit). En effet, un seul poids lourd est moins polluant que l'ensemble des véhicules nécessaires pour le remplacer. Avec une charge utile de 25 à 29 tonnes, un 44 tonnes représente environ l'équivalent de 30 utilitaires dont la charge utile est en moyenne de 800 kg. **Imaginer prendre cette mesure au nom de la lutte contre la hausse des émissions et le réchauffement climatique s'avèrerait être un désastre écologique.**



**L'OTRE tient également à rappeler que les véhicules thermiques sont aujourd'hui plus écologiques avec l'évolution des normes Euro, et plus sûrs qu'autrefois.** Les transporteurs ont assumé seuls le coût de ces évolutions depuis 30 ans. En comparaison pour une motorisation électrique, le coût d'achat actuel d'un porteur 26 tonnes est brutalement multiplié par 3,5, celui des autocars scolaires est multiplié par 2,5, sans que cette évolution ne soit compensée par des aides suffisantes (Source GT TCO Task-Force). Les transporteurs ont donc à supporter seuls une grande partie de la transition écologique. L'acquisition de véhicules neufs est de plus en plus prohibitive, alors que la concurrence entre entreprises se fait de plus en plus forte.

### **Une fiscalité punitive, désincitative et inéquitable**

La fiscalité qui pèse sur le transport routier (TICPE notamment, TSVR pour le TRM) est trop forte, inégalitaire, changeante et inadaptée. La France se classe au troisième rang européen de la plus importante fiscalité sur le carburant (source CNR). Cette dynamique a, en partie, conduit au déclassement du Pavillon Français depuis près de trente ans.

Les professionnels insistent sur le besoin d'une vision à long terme, afin de pouvoir calibrer les investissements. La visibilité est essentielle pour les transporteurs. Concernant le remboursement partiel de la TICPE sur le carburant, la fiscalité appliquée est supérieure au plancher européen. Il faut permettre de rendre les énergies propres rentables et donc attractives pour les acteurs de la filière.

Le déremboursement de la TICPE à horizon 2030 pour le TRM, acté dans la loi Climat et Résilience de 2021, bien trop brusque, est un nouvel exemple de la déconnexion entre les décisions prises et la réalité du terrain.

### **Des alternatives au diesel existent déjà et leur utilisation est croissante dans les entreprises.**

Elles se concentrent généralement sur les énergies biogaz pour les tonnages supérieurs à 19t et les biodiesel (B100 ou HVO). Elles répondent à la plupart des usages des transporteurs dont certains besoins des activités urbaines, de courtes distances ou d'activités spécifiques comme le transport dédié aux travaux publics ou encore le transport scolaire.

A date, les transporteurs anticipent, du simple fait de l'électrification des flottes, une perte importante de productivité dans le cas de véhicules à batteries, ce qui aggrave encore la perte de compétitivité, et implique, dans une grande partie des usages, une modification profonde des plans de transport. De plus, les travaux de la Task-Force n'apportent pas d'éléments conclusifs sur la réalité de ce TCO à moyen et long terme.



## Un problème croissant d'accessibilité en centre-ville pour les professionnels du secteur

La transition écologique du secteur doit relever le double enjeu de l'acceptabilité et de la faisabilité.

**Malheureusement, la non-prise en compte de la profession dans la mise en place des restrictions de circulation a abouti à des non-sens dont les effets vont se faire ressentir pleinement avec le déploiement des 45 zones à faibles émissions.**

Ce décalage se constate à chaque niveau, avec une mauvaise répartition entre les différents véhicules sur les routes, entre particuliers, professionnels, véhicules lourds et légers, voire livraison à vélos cargos qui s'effectue dans un cadre non réglementé. De plus en plus d'agglomérations cherchent également à interdire l'accès aux hypercentres des autocars spécialisés dans le tourisme et les lignes interurbaines, ou à durcir les conditions de stationnement. Les transporteurs vont devoir effectuer des kilomètres supplémentaires imposés par ces restrictions, ce qui rallongera le temps de travail augmentant ainsi la fatigue et la pénibilité de ces métiers déjà éprouvants.

**La transition doit se faire avec la profession et non contre elle, car tous les experts le confirment : la route restera le mode de transport très largement majoritaire notamment pour le secteur des marchandises.**

Selon eux, en 2050, l'outil principal de gestion des flux de marchandises en France restera bien à 75% le camion. La neutralité carbone dans les transports routiers de marchandises devra donc nécessairement passer par une politique axée sur le camion zéro ou faibles émissions.

## Un motif de satisfaction, à pérenniser, la Task-Force :

Pour répondre à la demande des transporteurs, le ministère des Transports a organisé une large concertation à travers une « Task-Force », qui réunit l'Etat, les transporteurs, les constructeurs de véhicules et les énergéticiens. Initialement, l'objectif de ces travaux était de parvenir d'ici l'été 2021 à une convention d'objectifs entre les différents acteurs. Ils se poursuivent maintenant dans le cadre de l'article 301 de la Loi Climat et Résilience avec pour objectif l'élaboration d'une feuille de route décarbonation au plus tard au 1<sup>er</sup> janvier 2023 et dans la perspective d'une Loi de programmation énergie climat attendue pour le 1<sup>er</sup> juillet 2023.

➔ Dans ce nouveau cadre, **l'OTRE appelle de ses vœux à la prise en compte des conclusions intermédiaires de la Task-Force transmises par les organisations professionnelles.** Autrement, la législation aboutira de nouveau à des mesures contraires au bon sens, comme l'interdiction de la vente de véhicules lourds principalement à énergie fossile en 2040 ou l'arrêt de remboursement partiel de la TICPE en 2030, déjà adoptés.



## NOTRE VISION



### Un besoin de lisibilité et de stabilité quant aux normes, règles et lois

La planification de la transition énergétique du transport routier impose d'avoir une vision à long terme construite sur une programmation réaliste, pragmatique et claire.



### Une fiscalité incitative et juste

Nous appelons à en finir avec les traitements inéquitables et le tout punitif afin de redonner au pavillon français ses lettres de noblesse tout en réaffirmant le rôle stratégique du transport de personnes et de marchandises, nécessaire à l'indépendance de l'économie du pays. Il est nécessaire de concilier l'efficacité économique et écologique avec la rentabilité des entreprises.



### Les surcoûts de la transition énergétique ne doivent pas être assumés par les seuls transporteurs

La transition énergétique pour le secteur du transport routier engagera des ressources financières considérables, en investissements publics et privés, en subventions, impliquant un grand nombre de parties prenantes. Chaque acteur devra y contribuer, des constructeurs aux énergéticiens, de l'Etat aux chargeurs, sans oublier les consommateurs eux-mêmes sous peine de menacer la pérennité des entreprises et de porter atteinte au dynamisme économique du secteur qui contribue à la croissance française.



## PROPOSITIONS

1

**Les travaux de la Task-Force confirment que le diesel restera présent majoritairement pour la plupart des usages a minima jusqu'en 2040. Il faut donc revoir certains objectifs de la Loi Climat et Résilience devenus peu réalistes :**

- ➔ Abroger l'Article 130 prévoyant de procéder à une évolution de la fiscalité des carburants dans l'objectif d'atteindre un niveau équivalent au tarif normal d'accise sur le gazole d'ici le 1er janvier 2030,
- ➔ Réviser l'article 103 prévoyant la fin de la vente des véhicules lourds neufs utilisant majoritairement des énergies fossiles, d'ici 2040.

2

**En raison d'un réseau de distribution notamment électrique qui ne sera pas mature avant au mieux 2040 :**

- ➔ Favoriser le recours à tous les biodiesels en usage exclusif et irréversible ainsi qu'aux biogaz comme une alternative pertinente de nature à augmenter significativement et immédiatement la capacité des transporteurs à contribuer à la transition énergétique.

3

**Accompagner l'investissement des entreprises en matière de verdissement de flottes :**

- ➔ Proposer des aides financières renforcées (suramortissement, prêt à taux zéro, etc.) et soutenir à la filière du rétrofit.

4

**Dispositions spécifiques pour les VUL :**

- ➔ Définir un cadre professionnel à la conduite des VUL valorisé à 4,5 tonnes en gardant le bénéfice du permis B, destiné aux seuls professionnels de la route. Ce bénéfice en charge utile serait limité aux seuls véhicules à énergie alternative et pourrait être conditionné à des obligations nouvelles comme une visite médicale annuelle ou une formation spécifique ;
- ➔ Instaurer une formation initiale obligatoire pour renforcer la professionnalisation et l'attractivité du métier, comprenant un volet relatif à l'impact environnemental de la conduite, pour les conducteurs de VUL pour compte d'autrui ;
- ➔ En s'inspirant des règles applicables aux véhicules lourds, renforcer les contrôles techniques dont font l'objet les VUL en prévoyant un contrôle annuel ;
- ➔ Sanctuariser, moderniser et augmenter les aires de livraison en centres-villes pour les VUL ;
- ➔ Responsabiliser les consommateurs sur l'impact social et environnemental de leurs livraisons (interdire la notion de « frais de transport gratuit », taxer le retour de marchandises, inciter à la livraison en point relais au détriment de la livraison à domicile etc.) ;
- ➔ Obtenir la déductibilité totale pour l'employeur du coût du matériel de recharge électrique et des frais d'installation pour une mise en place, aux domiciles des salariés, d'un système de recharge automobile des véhicules de l'entreprise lorsque le salarié le conserve à son domicile.