INDICES

Evolution méthodologique des indicateurs gazole

04 MAI 2022

Projet de loi Climat & Résilience

Si nous voulons réussir la transition énergétique :

misons sur le camion !

Le transport routier de marchandises est résolument en faveur de la transition énergétique. Elle est nécessaire et doit être à la hauteur des enjeux du réchauffement climatique. Pour cela, elle exige une réelle ambition et des mesures efficaces que ce Projet de loi ne porte pas. Donnons-nous les moyens de la faire vraiment.

La transition énergétique passera par le camion vert

Nous partageons les objectifs ambitieux de report modal attendus par la Convention Citoyenne sur le Climat. Mais quand bien même ils seraient atteints sous 10 ans, le transport routier de marchandises représenterait toujours, a minima, 75 % du fret en France.

Pour faire avancer la transition énergétique, le camion ne doit plus être considéré comme le problème mais la solution.

En accompagnant la conversion écologique des véhicules, le camion se transforme en véritable source d'économie de gaz à effet de serre. Il devra, à ce titre, bénéficier d'une politique d'investissements ambitieuse en la matière soutenue par les pouvoirs publics.

LES CAMIONS NE REPRÉSENTENT QUE 6 %

DES ÉMISSIONS DE CO2 EN FRANCE*

*Source Citepa/Secten juin 2020

Taxer au lieu d'agir ?

L'augmentation de la fiscalité du transport routier de marchandises n'a jamais eu pour effet une diminution du nombre de camions sur nos routes. Bien au contraire ! Cette fiscalité n'aura donc aucun effet sur les émissions de gaz à effet de serre. En réalité, ce texte a pour seule et unique ambition d'augmenter la fiscalité des entreprises françaises du secteur sans effet sur le climat. Taxer est une solution de facilité pour continuer de ne rien faire de concret en faveur de l'environnement.

Ne pas confondre transition et précipitation

Pour obtenir ces économies, la transition énergétique doit passer par davantage de planification dans le renouvellement du parc : il est tout simplement impossible de remplacer 600 000 camions en 10 ans !

Les transporteurs routiers sont aussi des citoyens.

Ils se sont engagés dans cette transition mais ils ne peuvent pas la faire seuls. La production de véhicules alternatifs au diesel n'est pas au rendez-vous. La technologie n'est pas encore au point. Les stations d'avitaillement sont trop rares et les points de recharge inadaptés aux enjeux de la logistique. À vouloir faire trop vite cette transition énergétique, nous risquons de ne pas la faire du tout.

Le transport routier de marchandises, un secteur stratégique et vital, indispensable à l'indépendance et à la souveraineté économique de la France

Alors même que l'ensemble du secteur Transport et Logistique a, pendant la crise COVID et durant les différents confinements, démontré son caractère essentiel au service des Français, ce projet de loi vient grandement le fragiliser et, à terme, remet en cause la compétitivité et l'existence des opérateurs français au profit d'une concurrence européenne accrue. Si l'ambition gouvernementale est de retrouver notre souveraineté industrielle, elle ne peut se réaliser qu'avec les acteurs du Transport et de la Logistique de nos territoires.

LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EN FRANCE :

89 % du fret

650 000 salariés

Près de 40 000 entreprises

FNTR

OTRE

TLF

À compter du mois d'avril 2022, les transporteurs disposeront des indices et prix gazole l'avant-dernier jour du mois à 0 heure, hors dimanche et jours fériés. Cette mise en ligne avancée permet d'accélérer l'édition, et donc le règlement, des factures de prestation de transport comportant un pied de facture carburant.

Par exemple, en facturant le 29 les prestations du mois courant, les transporteurs payés à « 30 jours fin de mois » gagnent un mois de délai de règlement par rapport à une facture éditée le 2 du mois suivant. Pour rappel, le contrat type TRM général envisage un délai de règlement qui ne peut excéder 30 jours à date d'émission de facture.

Les factures d'avril établies avec un pied de facture utilisant un indicateur gazole daté d'avril sont donc indexées avec un indicateur reflétant bien l'évolution du coût du gazole en avril.

De plus amples détails sur cette évolution méthodologique sont indiqués sur les pages des indices et prix concernés, à savoir :

? Indice CNR gazole professionnel

? Indice CNR gazole hors TVA

? Indice CNR carburant groupe froid autonome

? Prix CNR gazole cuve moyenne mensuelle

? Prix CNR gazole cuve fin de mois

? Prix gazole pompe moyenne mensuelle

? Prix gazole pompe fin de mois

Automatiser les processus avec des API

Les logiciels de facturation (ou autres, TMS …) peuvent généralement relever automatiquement un indicateur gazole, le détectant dès sa publication. Pour cela il suffit que les services informatiques des transporteurs programment une interface API avec le serveur du CNR.

Autres évolutions non retenues

Deux pistes d'évolution souvent évoquées par les transporteurs ont été examinées par les organisations professionnelles et le CNR dans le cadre de concertations, mais elles n'ont pas été retenues.

? **Publication d'indices gazole hebdomadaires ou bimensuels**

Il a été considéré que peu d'entreprises facturaient plus fréquemment que le mois. Celles-ci peuvent néanmoins consulter le fichier relevé de tous les prix du gazole disponibles (cuve bimensuel et pompe

hebdomadaire). Attention toutefois, ces prix ne tiennent pas compte du remboursement partiel de la TICPE.

? **Publication des pondérations gazole mensuelles en plus des annuelles**

À ce sujet, il faut rappeler que le pied de facture calculé selon les modalités prévues à l'article L3222-2 du code des transports doit utiliser la pondération valable à la date du contrat, c'est-à-dire correspondant à l'époque du prix initialement convenu, et non à la date d'exécution du transport.

En cas de publication de pondérations mensuelles, la concertation a considéré un risque accru d'utilisations erronées de la pondération en pied de facture et une complexification des référentiels disponibles.

Les transporteurs qui souhaitent appliquer une pondération valable précisément à l'époque où elles ont remis leur prix initial peuvent prioritairement l'évaluer sur leur analytique interne ou à défaut le calculer sur la base des référentiels du CNR, en s'aidant éventuellement de la note pédagogique disponible en ligne ou du simulateur d'indexation.