

Contribution Citoyenne de l'OTRE



Faisons route ensemble

Transition écologique et transport routier

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

ORGANISATION DES TRANSPORTEURS ROUTIERS EUROPÉENS

L'ENGAGEMENT DU TRANSPORT ROUTIER DANS LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

Le transport routier s'est inscrit de longue date dans une volonté de réduction :

- des émissions de polluants atmosphériques et de CO₂ ;
- des nuisances sonores ;
- de la congestion due au transport.

L'OTRE ne peut donc que partager ce défi de basculement vers une mobilité à faible taux d'émissions de carbone et d'émissions de gaz à effet de serre.

L'OTRE souhaite rappeler que la profession est rentrée dans de nombreuses démarches visant à améliorer son empreinte carbone. Elles consistent à :

- augmenter l'efficacité du système de transport par l'accélération de l'utilisation des technologies numériques et la massification ;

- accélérer le déploiement d'énergies de substitution à faible taux d'émissions et le développement des énergies alternatives que sont le GNC, le GNL, l'électricité et le biocarburant. Ainsi, les entreprises modernisent leur parc roulant en investissant dans des véhicules roulant au gaz ou au bio méthane carburant, et plus généralement vers des véhicules utilisant des énergies décarbonées ;
- accompagner les entreprises dans leur démarche de réduction des émissions via la mise en place d'un dispositif national « Programme EVE » qui propose aux entreprises de transport de marchandises et de voyageurs une méthodologie globale et structurante en matière de réduction de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques. Les entreprises peuvent, ainsi, obtenir un label qui leur permet, en outre, d'établir la performance réelle en matière d'émission de CO₂ de leur flotte de véhicules au moyen d'audits périodiques (vérification de données chiffrées) et d'uniformiser les méthodes et critères d'évaluation ;
- encourager les entreprises dans leur développement de l'écoconduite et de l'entretien.

Source : www.unionroutiere.fr/faitschiffres/faits-chiffres-2018

Gaz d'échappement

Véhicules industriels [poids lourds]

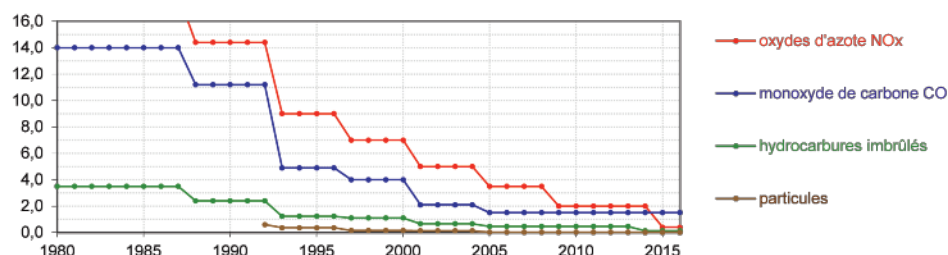
► Emissions des poids lourds (g/kWh)

Norme	Date	CO	NOx	HC	Partic.
Euro 0	1988/1990	11,20	14,40	2,40	
Euro I	1992/1993	4,90	9,00	1,23	0,36
Euro II	1995/1996	4,00	7,00	1,10	0,15
Euro III	2000/2001	2,10	5,00	0,66	0,13
Euro IV	2005/2006	1,50	3,50	0,46	0,02
Euro V	2008/2009	1,50	2,00	0,46	0,02
Euro VI	2014	1,50	0,40	0,13	0,01

Mesure sur cycle stabilisé (ESC European Steady Cycle)
Source : Commission européenne

► Véhicules industriels : émissions unitaires réglementaires [g/kWh]

(au banc moteur; pondéré par les durées d'utilisation)



Source : Commission européenne

NÉGOCIATION D'UN ACCORD DE TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

L'offre alternative aux véhicules diesels professionnels proposée par les constructeurs et les distributeurs de carburant n'est pas à la hauteur des enjeux. Leurs engagements nous apparaissent en totale déconnexion avec la trajectoire ambitieuse de la transition énergétique retenue par le gouvernement jusqu'en 2022. Force est de constater que les transporteurs sont, à ce jour, les seuls à subir des contraintes (fiscalité des carburants, restrictions ou interdictions de circulation, etc.)

Pour l'OTRE, la négociation d'un accord de transition énergétique pour le transport routier sous toutes ses composantes (transport lourd et transport léger) engageant l'État, les collectivités territoriales et l'ensemble des acteurs de la filière s'impose. Cet accord devra couvrir la période de 2019 à 2022. Il devra être renégocié dès la fin de l'année 2022, pour le quinquennat suivant.

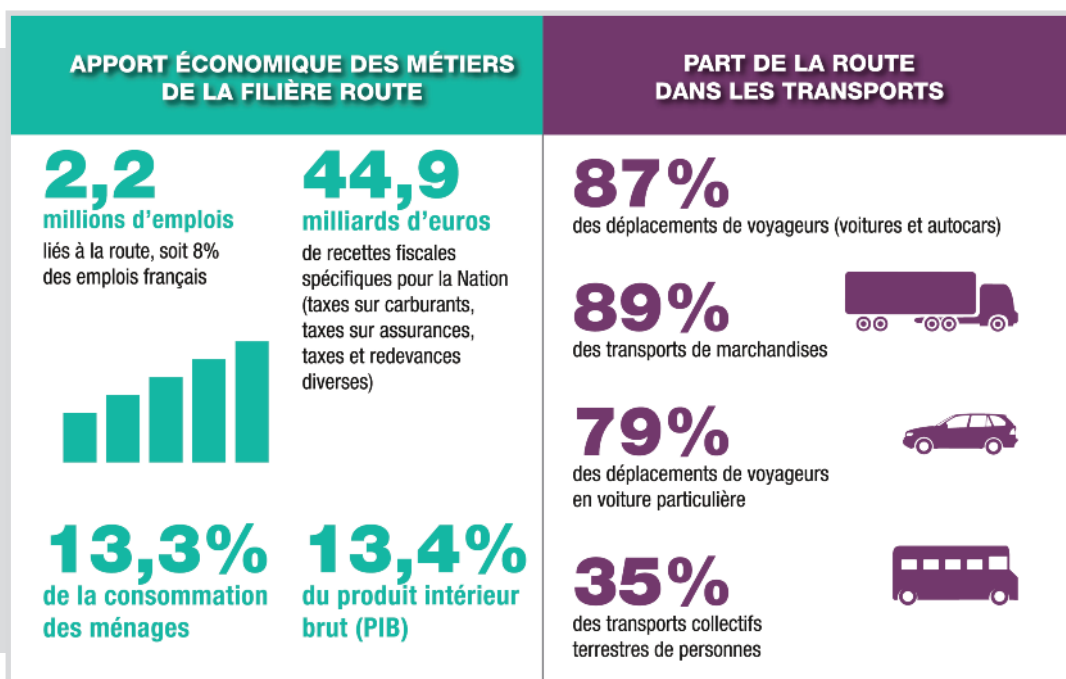
Pour y parvenir, l'OTRE propose une concertation :

- D'une part, avec l'État, les constructeurs, les filières de distribution des carburants alternatifs pour que des objectifs chiffrés annuels de développement de l'offre de motorisation alternative soient déterminés en même temps que la mise en place d'un réseau de ravitaillement. À défaut d'objectifs atteints, les contraintes et la fiscalité sur les usagers transporteurs professionnels pourraient être remis en cause, et des pénalités appliquées.
- D'autre part, avec l'État et les représentants des collectivités territoriales pour unifier nationalement les règles à l'égard du transport routier : contraintes identiques, aides financières, politiques d'achat de transport routier, etc.
- Enfin, avec les sociétés d'autoroutes qui gèrent le réseau concédé afin qu'elles participent à l'effort collectif en faveur de la transition énergétique du transport routier.

L'OTRE réclame la négociation d'un accord de transition énergétique pour le transport routier (transport lourd et transport léger) engageant l'État, les collectivités territoriales et l'ensemble des acteurs de la filière.

L'engagement du transport routier dans la transition écologique ne doit pas se résumer à des contraintes et à des échéances qu'on lui impose alors même que les autres acteurs ne s'exposent qu'à des engagements non contraignants.

Source : www.unionroutiere.fr/faitetchiffre/faits-chiffres-2018



FISCALITÉ ÉNERGÉTIQUE

Les entreprises de transport routier de marchandises et de transport routier de voyageurs peuvent bénéficier, sur une base forfaitaire et sur demande de leur part, du remboursement partiel de la taxe intérieure sur la consommation des produits énergétiques (TICPE), assise sur leur consommation réelle de gazole au cours d'un semestre, utilisée pour les besoins de leur activité professionnelle. Ceci constitue un gazole professionnel.

Dans ce cadre, l'OTRE défend de longue date la mise en œuvre de mesures d'accompagnement et d'aides à l'investissement pour le renouvellement du parc des véhicules. Elle attend une politique environnementale nationale qui s'impose uniformément sur l'ensemble du territoire et la mise en œuvre d'un carburant professionnel quelle que soit l'énergie utilisée, sans obérer la trésorerie des entreprises, c'est-à-dire un carburant professionnel à la pompe.

Par ailleurs, si la question de la fiscalité des énergies nouvelles ne se pose pas aujourd'hui, l'OTRE est consciente qu'elle se posera demain.

L'OTRE réclame l'aboutissement des travaux entamés en 2018 avec la Direction générale des douanes et les différents ministères sur l'instauration d'un carburant professionnel à la pompe dès le 1^{er} janvier 2020

L'OTRE réclame la garantie du maintien d'une fiscalité professionnelle incitative, quel que soit le tonnage du véhicule circulant avec une énergie alternative.

ACCOMPAGNER LA MISE EN ŒUVRE D'EXPÉRIMENTATION PLATOONING

Le PLATOONING, ou « *conduite en peloton* » est une technique qui permet d'optimiser le transport routier de marchandises. Uniquement valable pour des véhicules dotés de la technologie de communication électronique, le platooning permet de créer un trafic rapproché avec un véhicule de tête retransmettant toutes les informations aux véhicules qui le suivent.

En conformité avec les principes de la conduite en peloton, les véhicules connectés par *wifi* se sont rejoints puis suivis à une distance optimale et à vitesse constante. La distance entre les poids lourds peut ainsi être réduite à 20 mètres. L'opération s'est idéalement déroulée et n'a rencontré aucun problème particulier, ce qui tend à promouvoir la généralisation du platooning.

Le *platooning* présente un grand nombre d'avantages et pourrait apporter une solution à bon nombre de problèmes actuels :

- un moyen de réduire la mortalité sur les routes ;
- une solution pour minimiser les embouteillages ;
- une réponse environnementale visant à réduire l'impact carbone du transport routier par la réduction des émissions et des consommations.

Le sujet du *platooning* soulève de nombreuses interrogations :

- **sociales** : quel impact sur les réglementations salariales (temps de travail, sécurité, pénibilité, modification du poste de conducteur, classification, formation, rémunération).
- **techniques** : quel type de véhicule peut être éligible à ce système ? Quel niveau d'éveil doit avoir un conducteur qui n'est pas en tête dans le

platoon, quel est le niveau d'autonomie du véhicule en cas de risque ou danger, quel doit être le temps de réaction quand le conducteur reprend la main sur le véhicule. Comment est géré le passage au péage ?

- **organisationnelles :**

pendant la phase de test, quels professionnels seront nécessaires pour rendre compte des observations et faire évoluer positivement le système ? Comment devront-ils être intégrés au projet ? Comment le suivi des Platoons pourra-t-il se faire (horaire de passage, localisation, nombre de véhicules composant le Platoon, type de marchandises transportés, ou encore type d'activité...)

- **sécuritaires :**

quels sont les dangers du *platooning* sur une autoroute où seront croisés des véhicules légers, particuliers etc. Entrée, sortie de l'autoroute, entrée et sortie du Platoon, positionnement, dépassement, vitesse du Platoon. Comment le Platoon doit-il réagir en cas de travaux et de dépassement nécessaire ? Gestion de reprise en main par les conducteurs qui ne seront pas en tête. Dans quelles situations le convoi doit-il se dissoudre ?

- **financières :**

quels seront les avantages pour les transporteurs, pour les gérants d'infrastructures

routières, pour les constructeurs ? Les gains dégagés par ce mode de transport sont déséquilibrés selon le positionnement du véhicule, comment rééquilibrer les choses afin que le processus soit équitable ? (schéma de rémunération éventuelle en fonction de la nature du service rendu). Cela fera aussi partie de l'analyse sans qu'aucun schéma ne soit préféré à l'avance.

- **légales :**

la législation devra évoluer afin de prendre en compte ce nouveau mode de « conduite ». Réforme du Code des transports ? Réforme du permis ? Signalétique ? Réglementation européenne ? La question de la réglementation est suivie par l'IFSTTAR avec les services de l'État et les instances européennes.

Des expérimentations voient le jour dans plusieurs pays européens.

« Avec ce nouveau concept, les conducteurs disposent d'une assistance automatisée durant leurs trajets. Une douzaine de camions semi-autonomes ont ainsi traversé l'Europe pour se retrouver le 6 avril 2016 sur le port de Rotterdam. Programmés pour atteindre une semi-autonomie, ces poids lourds ont pris le départ depuis différents points stratégiques (Volvo et Scania depuis la Suède, Man et Daimler depuis l'Allemagne, DAF et Iveco depuis la Belgique). »

Avec plusieurs partenaires, l'OTRE travaille sur la mise en œuvre d'une expérimentation *platooning* en France. Elle attend du gouvernement et des différents ministères concernés, un positionnement favorable et un accompagnement dans sa mise en œuvre.

Source : www.oemoffhighway.com



TRANSPORT LÉGER ET TRANSITION ÉCOLOGIQUE

La question de la transition énergétique dans les transports routiers est généralement afférente à la circulation des véhicules. La pression tout à la fois de l'Union Européenne et des grandes métropoles va impacter la circulation, notamment, urbaine sous la double conjoncture :

- de la mise en place et du développement à très court délai des zones à faible émission de CO₂ (ZFE) ;
- de la volonté de désengorger les centres villes par une demande de massification des flux de transport.

D'un point de vue technique, l'évolution technologique des véhicules utilitaires légers (freinage ABS, usage des hayons, diverses contraintes techniques obligatoires imposées par le législateur visant à réduire l'accidentologie : chutes, blessures...) a considérablement augmenté la masse des véhicules en entraînant la plupart du temps une diminution de la charge utile.

Les options retenues pour adapter les véhicules utilitaires légers (VUL) à la transition énergétique (Gaz naturel pour véhicules, tout

électrique, technologie hydrogène) sont elles-mêmes de nature à alourdir les véhicules, même si dans le cas du tout électrique, le poids des batteries est détaré.

L'engagement des entreprises du transport léger de marchandises et du secteur du transport sanitaire (principalement les ambulances) à rendre la route plus propre et moins polluante ne peut se faire au détriment de l'activité économique qui sous-entend une charge utile constante voire valorisée afin de répondre au second enjeu de la diminution des véhicules et/ou des rotations de véhicules plus élevée dans le cadre des tournées de livraison.

En conséquence, gagner en charge utile permet de répondre favorablement aux deux enjeux, dans des conditions acceptables sans nécessiter techniquement une modification des productions sur les chaînes d'assemblage chez les constructeurs. Pour encourager les entreprises utilisant des véhicules légers tant dans le secteur du transport routier de marchandises que dans le secteur du transport de personnes, et plus particulièrement celui des transports sanitaires en ambulance dont le poids des équipements embarqués est élevé, l'amélioration de la charge utile est une mesure incitative de nature à accompagner positivement les entreprises à investir dans des véhicules à énergie alternative.

L'OTRE propose la définition d'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 s'appuierait sur des obligations nouvelles :

- **une formation initiale minimum obligatoire assortie d'une formation continue, adaptée au transport léger ;**
- **une aptitude médicale vérifiée.**

Les conducteurs professionnels ne répondant pas à ces nouvelles obligations resteraient plafonnés au seuil actuel de 3,5 tonnes.

RECHARGES DES VÉHICULES ÉLECTRIQUES PROFESSIONNELS

Permettre une plus grande utilisation des véhicules électriques professionnels :

Le développement des véhicules électriques constitue une option sérieuse de transition énergétique dans de nombreux secteurs d'activité du transport routier, tels que le :

- transport routier de marchandises en véhicule utilitaires légers (activités de la course, de la distribution urbaine et de la messagerie) ;
- transport Sanitaire ;
- transport public particulier à la personne ;
- transport de personnes à mobilité réduite ;
- transport routier de voyageurs en véhicule de moins de 10 places.

Le manque d'infrastructures de recharge et la saturation des points de charges en activité amènent les entreprises à imaginer des solutions alternatives pour la recharge de leurs véhicules.

La saturation des points de charge impacte fortement le temps de travail des conducteurs en raison des temps d'attente. De ce fait, l'usage des véhicules électriques professionnels est grandement ralenti.

La solution consisterait à faire recharger les véhicules professionnels aux domiciles des salariés. En effet, pour faciliter l'organisation du travail dans certains secteurs d'activité, les entreprises autorisent le salarié à conserver le véhicule de l'entreprise à domicile. Pour favoriser une plus grande utilisation de véhicule électrique professionnel, il conviendrait de permettre la recharge dudit véhicules par le salarié, sous certaines conditions.

Afin de favoriser la transition écologique, pour l'OTRE, il convient d'obtenir :

- **la déductibilité totale pour l'employeur du coût du matériel de recharge électrique (type Wallbox) et des frais d'installation pour une mise en place, aux domiciles des salariés, d'un système de recharge automobile ;**
- **le remboursement aux salariés, hors cotisations sociales, des factures (EDF ou autres énergéticiens) des particuliers correspondant à la recharge nocturne des véhicules professionnels électriques.**



Source : <https://www.nissan.fr/>

SURAMORTISSEMENT À 140 % DES VÉHICULES AU GAZ DE 3,5 T ET PLUS

Les entreprises du transport routier peuvent bénéficier d'un suramortissement de 140 % de la valeur de certains véhicules dont le PTAC est supérieur à 3,5 tonnes.

Initialement prévu jusqu'au 31 décembre 2019, le dispositif a été prorogé par la loi de finances pour 2019 jusqu'au 31 décembre 2021.

Entre 2016 et 2021, les biens concernés par le déduction exceptionnelle de 40 % sont les véhicules dont le poids total autorisé en

charge est supérieur ou égal à 3,5 tonnes. Il s'agit des camions, bus, autocars, camionnettes fonctionnant au gaz naturel (GNV, GNL), au biométhane (bioGNV ou bioGNL) et au carburant ED95. Ces véhicules doivent être acquis entre le 1^{er} janvier 2016 et le 31 décembre 2021.

À compter du 1^{er} janvier 2019, la loi de finances 2019 a élargi le champ d'application du suramortissement en adaptant son taux pour trois types de véhicules :

- les véhicules de plus de 3,5 tonnes qui fonctionnent à l'énergie électrique et à l'hydrogène ;
- les véhicules légers neufs dont le PTAC est égal ou supérieur à 2,6 tonnes et inférieur à 3,5 tonnes bénéficient d'un suramortissement de 20 %.

Le suramortissement est un dispositif favorisant la transition énergétique dans les transports routiers. Il constitue une aide indispensable aux entreprises dans leur accompagnement vers un transport plus propre.

L'investissement en véhicules à énergie alternative nécessite pour les entreprises du secteur une lisibilité des aides sur le long terme.

L'OTRE demande la pérennisation de la mesure de suramortissement pour le secteur du transport routier.