

Fiscalité du Transport routier : le financement de la transition du secteur ne doit pas hypothéquer le développement de son activité

Table des matières

I. De nombreuses mesures actées dans la loi Climat et Résilience mais soumises à conditions

II. L'offre de véhicules et de réseaux d'avitaillement ne permet absolument pas le renouvellement du parc de poids lourds

a) Des résultats de la feuille de route sans équivoque

b) Des résultats dont la prise en compte par les pouvoirs publics ne semble pas évidente

III. Une fiscalité énergétique asymétrique au niveau européen, largement en défaveur des transporteurs français

a) Un cadre européen censé harmoniser les fiscalités nationales

b) Des écarts de fiscalité très importants entre pavillons européens, sources de distorsion de concurrence en défaveur du pavillon Français

c) Un désavantage fiscal amplifié par les écotaxes régionales à venir

IV. Le financement de la transition énergétique du secteur n'est pas aujourd'hui assuré

a) Des surcoûts exorbitants

b) Des surcoûts que les transporteurs seuls ne peuvent supporter

Demande n°1 : Aucune mesure de réduction du remboursement partiel de la TICPE pour le transport routier ne doit être inscrite dans les prochains PLF.

Demande n°2 : Aucune mesure de planification de la réduction du remboursement partiel de la TICPE pour le transport routier ne soit envisagée dans les prochains PLF.

I. De nombreuses mesures actées dans la loi Climat et Résilience mais soumises à conditions

La loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, dite Climat et Résilience, dispose de nombreuses mesures relatives au transport routier :

- ◇ Possibilité pour les régions volontaires de mettre en place une écotaxe ;
- ◇ Interdiction de la vente de Poids lourds à énergie fossile en 2040 ;
- ◇ Modulation des tarifs de péage selon performances environnementales des camions poids lourd ;
- ◇ Intégration du principe de l'écoconduite dans la formation professionnelle destinée aux conducteurs.

Parmi celles-ci également, **la suppression du remboursement partiel de l'ex-TICPE** (désormais fraction perçue en métropole sur les produits énergétiques, autres que les gaz naturels et les charbons) à l'horizon 2030.

La suppression du remboursement partiel de TICPE à échéance de 2030 est estimée, pour l'Etat, à un gain d'environ 1,6 milliard d'euros (1 centime de TICPE étant équivalent à environ 100 M€). Le coût de la suppression d'un centime de TICPE pour un poids lourd consommant en moyenne 30 litres aux 100 km et effectuant 110 000 km à l'année est estimé à 330€. Le coût de la suppression totale de TICPE pour un poids lourd (15,70 centimes) consommant en moyenne 30 litres aux 100 km et effectuant 110 000 km à l'année est estimé à 5 181€.

Le coût de la suppression totale de TICPE pour un poids lourd (15,70 centimes) consommant en moyenne 30 litres aux 100 km et effectuant 110 000 km à l'année pour une PME de 50 véhicules est estimé à 259 050€.

[L'article 130](#) de la loi Climat et Résilience **conditionne la mesure à plusieurs facteurs déterminants** :

- ◇ La « **disponibilité de l'offre de véhicules et de réseaux d'avitaillement** permettant le renouvellement du parc de poids lourds » ;
- ◇ L'accompagnement via un « **soutien renforcé à la transition énergétique du secteur du transport routier** », notamment par le « *recours aux biocarburants dont le bilan énergétique et carbone est vertueux* », ainsi qu'à l'augmentation des ressources de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France ;
- ◇ La remise, à l'issue de la PFUE (S1 2022) d'un « **rapport proposant une trajectoire permettant d'atteindre l'objectif mentionné** », notamment par « l'accélération de la **convergence de la fiscalité énergétique au niveau européen** ainsi que par une **harmonisation et un renforcement de la réglementation sociale européenne du transport routier de marchandises**, et sur le développement de l'offre de véhicules lourds à motorisation alternative au gazole d'origine fossile mis sur le marché et des réseaux correspondants d'avitaillement en énergie ».

Aucune des trois conditions relevées ci-dessus n'est respectée, ni même proche d'être atteinte. En l'état, **la fin du remboursement partiel de TICPE, même progressif, serait anachronique et viendrait pénaliser durement un secteur** déjà confronté à la crise Covid, à la crise énergétique, au renforcement de sa fiscalité, à de nombreuses interdictions précédemment évoquées et à la multiplication des ZFE.

Pour toutes ces raisons, le déremboursement de la TICPE n'a pas été inscrit dans la loi de finances pour 2024. Si l'Etat doit réaliser des économies (12 milliards espérés), ces dernières sont à trouver ailleurs que dans le renforcement de la pression qui pèse sur des secteurs déjà en tension.

Le renforcement de la fiscalité ne peut pas et ne doit pas être la solution, ni pour les agriculteurs, ni pour les transporteurs routiers !

II. L'offre de véhicules et de réseaux d'avitaillement ne permet absolument pas le renouvellement du parc de poids lourds

A) Des résultats de la feuille de route sans équivoque ...

Les travaux de la feuille de route de décarbonation du transport routier ([article 301 de la loi Climat et Résilience](#)) démontrent clairement que, quel que soit le carburant envisagé, l'offre est insuffisante.

- ◇ **Electro-mobilité lourde** : [L'étude produite par ENEDIS, TOTAL ENERGIES et VINCI AUTOROUTES](#), le 14 mars 2024, relative à l'Électrification de la Mobilité Lourde en itinérance conclut :

L'impact sur le réseau des objectifs de la SNBC pour l'électro-mobilité lourde entraîne, **à horizon 2035**, un enjeu d'anticipation à prévoir nécessitant la création et le renforcement de 60 ouvrages structurants (8 postes source à créer et 49 à renforcer). Ces travaux sont estimés à 630 M€ d'investissement sur le réseau électrique, dont 594 M€ pour le réseau de distribution.

L'étude identifie des problématiques nouvelles :

- **Des travaux d'aménagement conséquent, la restructuration des aires de services s'impose avec un potentiel déficit de foncier sur certaines d'entre elles ;**
- Une optimisation des coûts et un respect des délais par rapport aux besoins dans le déploiement des puissances ;
- **L'électrification de la mobilité lourde longue distance n'est pas seulement un sujet d'adaptation des réseaux électriques. C'est également un sujet d'aménagement du territoire, avec un besoin d'infrastructures conséquent (création de parkings, choix et installations de bornes...).**

ENEDIS prépare actuellement une étude sur la recharge en dépôt et sur les plateformes logistiques. Celle-ci, à laquelle l'OTRE contribue, modélise et projette les besoins de puissance de raccordement au regard des capacités du réseau afin d'évaluer les besoins de renforcement qui vont être indispensables à l'essor de l'électromobilité.

En dépit d'une capacité de production des constructeurs de nature à répondre à la trajectoire envisagée par la SNBC 3 run1 pour les PL électriques (23% des nouvelles immatriculations en 2030), **le retard considérable de la filière électrique pour garantir la recharge des véhicules rend cette trajectoire peu crédible**, tout comme le surcoût rédhitoire qu'elle génère. Dès lors, les dernières projections de révision de la SNBC dans le cadre de la programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) et présentées dans les travaux du SGPE (Secrétariat Général à la Planification Ecologique) apparaissent d'autant moins réalisables (50% de poids lourds zéro émission en 2050).

- ◇ **GNV/BioGNV** : En dépit d'une capacité de production et de distribution du BioGNV de nature à répondre à la projection d'immatriculation de véhicules neufs envisagée par la SNBC 3, **l'orientation stratégique de certains constructeurs rend la trajectoire envisagée incertaine.**
- ◇ **Hydrogène** : **L'hydrogène est lié au développement d'un écosystème dont la maturité est encore insuffisante**, qui rend la mobilité hydrogène très onéreuse et avec une faible production de véhicules. Elle reste à terme une technologie d'intérêt pour le transport de longue distance.
- ◇ **Carburants Liquides Bas Carbone CLBC** : Les conflits d'usage ne doivent pas écarter ces carburants de la mobilité lourde. Ils sont une solution pour les enjeux de décarbonation des poids lourds dans l'attente de la pleine maturité des autres filières. **Ils constitueront un complément** aux nouvelles motorisations pour décarboner le parc existant de poids lourds probablement jusqu'en 2040.

Ainsi, les travaux de la feuille de route de décarbonation concluent :

- La transition énergétique du transport routier **nécessite de s'appuyer sur un mix d'énergies décarbonées adapté aux spécificités des différentes catégories de véhicules et d'usages**. Une trajectoire de décarbonation de la mobilité lourde concentrée massivement sur une seule énergie apparaît irréaliste et dangereuse ;
- **La planification de la transition énergétique du transport routier de marchandises doit inclure simultanément un plan de développement d'une offre alternative de véhicules répondant à tous les usages**, mais également un plan de développement des réseaux d'avitaillement adapté, un plan de développement du foncier logistique et **un plan d'accompagnement financier**.

B) ... dont la prise en compte par les pouvoirs publics ne semble pas évidente

Les éléments communiqués par le Secrétariat Général à la Planification Ecologique soulèvent de **sérieuses inquiétudes quant à la réelle prise en compte des travaux de la feuille de route de décarbonation**, au profit de ceux, nettement moins aboutis, du Conseil National de la Refondation :

- Un verdissement des flottes des véhicules lourds concentré sur l'électro-mobilité ;
- Un verdissement des flottes construit sur la seule projection de la capacité des constructeurs à produire des véhicules décarbonés sans prendre en compte la réalité des réseaux d'avitaillement

Annexe – Trajectoires GES Transport

Secrétariat général à la planification écologique

Zoom PL électriques : un contexte industriel et européen en faveur du choix de l'électrique, mais à accompagner rapidement pour le crédibiliser

Constat : Les stratégies constructeurs et la future réglementation UE incitent à accélérer l'électrification



Pour la rendre crédible, besoin d'un accompagnement de la filière et d'un réseau de bornes à l'échelle

AAP « véhicules lourds » doté de 65M€ en 2022, nouvel AAP en 2023

- Confirmer le choix de l'électrique comme vecteur énergétique principal pour décarboner le TRM d'ici 2030)
- Accompagner les acteurs en conséquence

Travailler à un plan permettant de crédibiliser la trajectoire

- Définition d'une trajectoire de soutien public cohérente, jusqu'à ce que les **TCO se croisent** : aides à l'achat/location, garanties de valeurs de batteries, soutien OPEX (péages, électricité)
- Leviers réglementaires pour les plus gros acteurs : quota progressif, implication des chargeurs dans la prise en compte des surcoûts, information CO2 des prestations de transport... en évitant les fuites de carbone (42% des t.km sous pavillon étranger)
- Construction d'un plan bornes à l'échelle avec ENEDIS, RTE, les gestionnaires de réseaux routiers et les collectivités territoriales (renforcement du réseau, 1 borne par camion en dépôt, bornes en itinérance)
- Approfondissement du dialogue avec les constructeurs pour structurer une filière locale de production de PL électriques
- Limitation, à terme, des biocarburants et biogaz à des usages spécifiques à définir
- Actions d'efficacité énergétique et opérationnelle (e.g. éco-conduite)

31/05/2023 NB : en pointillés sont indiquées des annonces constructeurs, dont la faisabilité reste encore à confirmer

58

La SGPE soulignait, en mai 2023, la nécessité d'un plan permettant de crédibiliser cette trajectoire incluant un soutien public à l'acquisition des véhicules et la construction et l'accompagnement du déploiement de la recharge poids lourds au dépôt et en itinérance.

- Un secteur du transport routier non prioritaire dans l'accès à la biomasse et donc au BioGNV ou aux Carburants Liquides bas carbone.

Usages prioritaires		Volume actuel
Alimentation humaine	Enjeu de souveraineté alimentaire	~15MtMS
Alimentation animale	Enjeu d'autonomie protéique - à hauteur des besoins de la consommation intérieure de protéines animales	~110MtMS
Puits de carbone – produits bois et forêts	A hauteur des besoins déterminés par la SNBC pour assurer le bouclage GES?	~40MtMS
Fertilité des sols (retour au sol des résidus végétaux)	A hauteur des besoins pour conserver le rendement?	~80MtMS
Industrie – chaleur haute °C et non-énergétiques	Pas d'alternatives décarbonées	~0
Réseaux de chaleur	Peu d'alternatives pour décarboner le mix de chaleur – réinterroger le potentiel géothermie basse énergie?	~1.5MtMS
Consommations énergétiques de l'agriculture	Peu d'alternative – circuit court – question sur le vecteur (GNV vs. B100?)	~1.5MtMS
Usages à interroger		
Trafic aérien (domestique et international)	Alternative via e-fuel également contrainte – Possibilité de réduire le trafic (signal prix, report modal, sobriété)	~0
Soutes maritimes	Alternative e-fuel également contrainte – proposition de resouter pour limiter l'empreinte carbone – trafic?	~0
Export alimentaire et bois brut	Enjeu géostratégique variable des exportations (e.g. céréales méditerranée vs. nord europe)	~30MtMS
Transports – VP, PL, bus et cars	Possibilité d'électrifier davantage (y compris via H2) – faut-il maintenir deux infrastructures (H2 et GNV) – souveraineté énergétique	~8MtMS
Industrie – chaleur basse température	Existence d'alternatives décarbonées (PAC, solaire thermique, RCU...)	~4MtMS
Résidentiel et tertiaire – chauffage et ECS	Possibilité de prioriser l'usage de la biomasse sur les appareils performants (après 2005) et très performants (après 2015) et qui remplacent des équipements fossiles (fioul/GPL) en zone rurale.	~1MtMS
Production d'électricité en ZNI	Enjeu sur la durabilité de l'importation de biomasse de métropole dans les OM; structuration de filières locales soutenables	~1MtMS
Usages à réduire		
Production d'électricité Métropole	Privilégier l'H2 pour assurer la production thermique de pointe	~5MtMS
Bâtiments – chauffage et ECS	Réduire l'usage des appareils peu performants (installés avant 2005) en finançant leur remplacement	~9MtMS
Résidentiel et tertiaire – cuisson	Alternative électrique (induction notamment) plus efficace	~1MtMS

12/06/2023



Travail à mener pour préciser ces orientations et les traduire opérationnellement

15

III. Une fiscalité énergétique asymétrique au niveau européen, largement en défaveur des transporteurs français

A) Un cadre européen censé harmoniser les fiscalités nationales

L'étude du comparatif européen des taxes et redevances routières appliquées aux poids lourds, réalisée par le Comité National Routier (CNR) en avril 2024, précise que « la disparité des taux de taxation du gazole en Europe constitue, après celle des coûts de personnel de conduite, une importante source de distorsions de concurrence dans le secteur du transport routier. »

Cette situation a été jugée incompatible avec le fonctionnement normal du marché commun et, dès 1992, dans un souci d'harmonisation, l'Europe a fixé des taux minimaux de taxation applicables aux carburants.

Aujourd'hui, les règles relatives aux droits d'accises en Europe sont définies dans la directive 2003/96/CE du 27 octobre 2003, dite « directive énergie », structurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité. La directive fixe un taux minimum de taxation sur le gazole en deçà duquel les pays membres ne peuvent pas descendre. Depuis le 1er janvier 2010, ce taux minimal est fixé 33 €/hl.

A ce jour, ce taux est toujours en vigueur.

Le remboursement partiel de la TICPE ne constitue donc en rien une « niche fiscale » franco-française mais un dispositif européen indispensable visant à limiter le plus possible les écarts de fiscalité entre les pays membres pour l'activité du transport routier, dont par essence, les véhicules peuvent circuler librement dans le ressort de l'Union Européenne.

Classement des pays en fonction du niveau des droits d'accises appliqués au gazole « à usage commercial » - poids lourd égal ou supérieur à 7,5 tonnes

Situation au 23 avril 2024, avec le taux de change en vigueur au 1^{er} octobre 2023.

PAYS	Droits d'accises sur le gazole à "usage commercial" (€/hl)	Evolution depuis avril 2023	Mesure temporaire sur les droits d'accises	RANG
UNION EUROPEENNE				
Irlande**	55,12	↗	N	1
Finlande	54,70	↘	N	2
Pays-Bas	51,63	↗	N	3
Autriche*	51,00	=	N	4
Danemark	47,57	↗	N	5
Allemagne	47,04	=	N	6
France	45,19	=	N	7
Luxembourg	44,09	↗	N	8
Lettonie	41,40	=	N	9
Grèce	41,00	=	N	10
Lituanie	41,00	↗	N	10
Tchéquie	40,73	↗	N	12
Belgique	40,67	↗	N	13
Italie	40,32	=	N	14
Chypre	40,00	=	N	15
Estonie	37,20	=	N	16
Slovaquie	36,80	=	N	17
Suède	36,29	↗	N	18
Hongrie	34,12	↘	N	19
Bulgarie	33,03	=	N	20
Espagne	33,00	=	N	21
Malte**	33,00	=	n.d.	21
Slovénie	33,00	=	N	21
Roumanie	32,81	=	N	24
Croatie	30,00	↘	N	25
Portugal	25,36	↗	O	26
Pologne**	25,07	=	N	27
Amplitude	30,05	↗		
Moyenne	39,67	↗		

* Dont une partie appelée "taxe CO2" d'un montant de 11,3 €/hl (non prise en compte dans le bulletin pétrolier de la Commission européenne du 13 mars 2024) Source : CNR - Etudes Europe

** Montants actualisés ne reprenant pas le bulletin pétrolier de la Commission européenne du 13 mars 2024

Pays permettant un remboursement partiel

B) Des écarts de fiscalité très importants entre pavillons européens, sources de distorsion de concurrence en défaveur du pavillon Français

Selon l'étude du CNR : « Malgré son dispositif de remboursement partiel de TICPE, la France reste parmi les pays où les droits d'accises sur le gazole à « usage commercial » (TRM) sont les plus élevés ».

Ecart par hectolitre au niveau européen au 23 avril 2024 :

A) Vis-à-vis des pays européens limitrophes :

- Belgique : +4,52€
- Luxembourg : +1,10€
- Allemagne : -1,85€
- Italie : +4,87€
- Espagne : +12,19€

B) Vis-à-vis des pavillons d'Europes de l'Est pratiquant une forte activité de cabotage en France :

- Roumanie : +13,09€
- Pologne : +20,12€
- Lituanie : +4,19€
- Hongrie : +10,98€
- Slovaquie : +12,19€

Avec 45,19€ par hectolitre, la France se situe au 7ème rang européen en matière de droits d'accises sur le gazole pour les poids lourds supérieurs à 7,5 tonnes.

La suppression du remboursement partiel de la TICPE viendrait accroître ces écarts à hauteur de 15,71€ par hectolitre et positionnerait la France en leader de la fiscalité européenne du transport routier de marchandises

C) Un désavantage fiscal amplifié par les écotaxes régionales à venir

[L'article 137 de la Loi Climat Résilience](#), permet aux régions volontaires d'instituer, à compter du 1er janvier 2024, des contributions spécifiques assises sur la circulation des véhicules de transport routier de marchandises empruntant les voies du domaine public routier national mises à leur disposition.

Trois régions ont d'ores-et-déjà affiché leur volonté d'instaurer des écotaxes régionales :

- La Région Grand-Est,
- La Région Occitanie,
- La Région Auvergne Rhône-Alpes.

Par ailleurs, conformément aux dispositions de la Loi d'Orientation des Mobilités, la Communauté Européenne d'Alsace s'apprête à instaurer dès le 1er janvier 2025 une contribution financière des poids lourds empruntant son réseau.

D) Un désavantage fiscal amplifié par les écotaxes régionales à venir ainsi que par de nombreuses mesures portées par les pouvoirs publics

Les entreprises de transport routier possèdent également dans leurs flottes des véhicules légers (inférieurs à 3,5 tonnes) et notamment des VUL. En plus des restrictions de circulation croissantes, une réglementation de plus en plus contraignante fait peser un fort risque sur la capacité des entreprises à se mettre en conformité ainsi que pour leur trésorerie.

En effet, les obligations de verdissement de flottes, actées dans la LOM et amplifiées dans la loi Climat & Résilience sont régulièrement questionnées, en vue de leur accélération. En plus de l'instabilité et du manque de visibilité générés, une telle mesure semble en total décalage avec les réalités constatés par les transporteurs.

L'accélération du calendrier, souhaitent certains, **pourrait s'accompagner de l'entrée en vigueur de sanctions en cas de non-respect. Cela viendrait percuter une nouvelle fois les marges ainsi que la trésorerie des entreprises du secteur.**

Enfin, l'OTRE constate **une inadaptation de la vision proposée autant que des mesures** : non prise en compte de l'usage qui est fait du véhicule, confusion entre les différents types de VUL et mesures anachroniques, au vu des éléments précédemment évoqués relatifs à la capacité de verdissement des transporteurs routiers dans les délais impartis.

Les transporteurs ne peuvent supporter seuls le financement de la transition écologique et énergétique de la route !

V. Le financement de la transition énergétique du secteur n'est pas aujourd'hui assuré

A) Des surcoûts exorbitants ...

Les travaux de la feuille de route de décarbonation ont évalué le surcoût d'investissements pour atteindre les objectifs de trajectoire de la SNBC3 run 1 pour l'acquisition des véhicules et le développement du réseau d'avitaillement à 52,6 Milliards d'euros pour la période 2023-2040 :

- ◇ GNV/BioGNV : la trajectoire prévue par la SNBC 3 entraîne un surcoût d'investissement pour les véhicules de 7,3 Md€ (par rapport à l'équivalent diesel) et pour l'avitaillement de 4,6 Md€, soit un total de 11,9 Md€ pour la période de 2023 à 2040.
- ◇ ELECTRIQUE : la trajectoire prévue par la SNBC 3 entraîne un surcoût d'investissement pour l'acquisition des véhicules de 12,8 Md€ (par rapport à l'équivalent diesel) et pour le déploiement des points de recharge de 10,7 Md€, soit un total de 23,5 Md€ pour la période de 2023 à 2040.
- ◇ HYDROGENE : la trajectoire prévue par la SNBC 3 entraîne un surcoût d'investissement pour les véhicules de 12,2 Md€ (par rapport à l'équivalent diesel) et pour l'avitaillement de 4,9 Md€, soit un total de 17,1 Md€ pour la période de 2026 à 2040.
- ◇ CARBURANTS LIQUIDES BAS CARBONE : la trajectoire prévue par la SNBC 3 n'entraîne pas un surcoût d'investissement pour les véhicules mais réel sur l'avitaillement (non évalué à ce jour).

Alors que les travaux de la feuille de route de décarbonation article 301 souligne que les objectifs de la SNBC sont difficilement atteignables, les travaux de la SDMP (Stratégie de Développement des Mobilités Propres) projettent en toute incohérence le double des objectifs dans la perspective de la révision de la SNBC. Les surcoûts présentés ci-dessus ne prennent pas en compte ces nouveaux objectifs.

Dans sa synthèse sur la mise en œuvre du plan « Mieux se déplacer » daté du 24 mars 2024, le SGPE confirme que le surcoût à l'achat des poids lourds électriques seuls est estimé à 9 Milliards d'euros pour la période de 2024 à 2030 et que ce point fait partie des leviers « à sécuriser ».

Climat : maturité des principaux leviers de la planification écologique dans les transports

Mesures bien engagées	Mesures à sécuriser	Mesures à préciser
<ul style="list-style-type: none"> • Electrification des véhicules particuliers (ménages), et déploiement des bornes de recharge, y compris en recharge rapide (VP) • Covoiturage longue-distance • Incorporation de carburants d'aviation durable d'ici à 2030 (grâce à la production de la Mède et Grandpuits) • Plan vélo : hausse de la pratique • Report modal : SER-M - RER services express régionaux métropolitains définis dans le code des transports ; outil d'aménagement du territoire à concrétiser 	<ul style="list-style-type: none"> • Electrification des flottes (entreprises et administrations) de VP et des VUL • Poids moyen des VP toujours en hausse (pression sur bouclage énergie et métaux) • Covoiturage courte-distance : absence d'espace économique, absence de taille critique • Report modal : trajectoire pluriannuelle de financement du plan ferroviaire à sécuriser • Électrification des PL : près de 9 Mds€ de surcoûts à l'achat d'ici à 2030 à faire financer • Décarbonation du maritime : déploiement des nouvelles technologies sur l'existant et le neuf • Réindustrialisation verte : objectif d'un million de VE produits en France atteignable en 2027, cible de deux millions en 2030 ; un potentiel supplémentaire sur le retrofit de véhicules lourds 	<ul style="list-style-type: none"> • Incorporation de carburants durables d'aviation et maritimes au-delà de 2030 : accès à la ressource (biomasse, électricité) en volume et en prix • Sobriété : comment accompagner les Français dans la maîtrise de la hausse du trafic (routier et aérien) de manière juste et acceptable ? • Sobriété : comment maîtriser la hausse du trafic de marchandises (longues distances et dernier kilomètre) ? • Report modal : développer l'offre et la qualité de service partout sur le territoire pour sortir du tout voiture, renforcer les incitations au changement d'usage

A l'investissement dans les véhicules qui sont actuellement trois fois plus chers que leurs équivalents thermiques, s'ajoute l'installation indispensable de bornes de recharge sur site. Cet aménagement et cet investissement superposent une complexité nouvelle pour les professionnels du transport.

Les incertitudes demeurent élevées sur la capacité du réseau électrique à fournir les raccordements avec les puissances nécessaires. Cette carence est de nature à fragiliser la rentabilité liée à l'exploitation des véhicules électriques en augmentant leurs durées d'immobilisation.

B) ... que les transporteurs seuls ne peuvent supporter

Le financement de la transition énergétique ne pourra pas être supporté par les seuls transporteurs dont la capacité d'investissement est fortement limitée. L'étude ACSEL réalisée par la Banque de France (septembre 2022) sur la situation économique des entreprises du transport routier, précise que :

- 1 entreprise sur 2 présente un niveau d'endettement supérieur à ses fonds propres ;
- 30 % des entreprises sont déficitaires (avant opérations exceptionnelles) ;
- 26 % des entreprises ont une capacité de remboursement supérieure à 5 ans.



La capacité d'endettement des transporteurs français correspond au parc actuel de véhicules thermiques soit environ 100 K€ par véhicule. Cette capacité d'endettement ne peut pas être multipliée par 3, cela rend impossible la transformation des flottes selon des trajectoires ambitieuses telles que projetée en France et en Europe.

Compte-tenu de ce ratio, les mécanismes actuels de financement ne permettent pas de répondre à cette problématique, ni par l'allongement des durées d'emprunt, ni par des prêts à taux zéro, ni par l'amélioration de la valeur résiduelle, ni par des aides à l'achat.

La transition énergétique pour le secteur du transport routier nécessitera des ressources financières considérables, qui engageront non seulement les transporteurs, mais aussi l'Etat et les collectivités locales : aides à l'acquisition et à la location de véhicules, plan massif et pérenne d'investissement dans les infrastructures de recharge, et le secteur bancaire, par un soutien adapté.

La transition énergétique du transport routier de marchandises impose la planification d'un plan d'accompagnement et d'aides massives et pérennes à l'investissement pour l'acquisition des véhicules et le développement du réseau d'avitaillement, pour les entreprises du secteur.

En 2023, l'appel à projets pour le financement des véhicules lourds électriques a été doté d'un budget de 60 millions € et a permis de financer un millier de camions, à hauteur de 50 K€ environ par véhicule.

En 2024, l'enveloppe annoncée de 130 M€ soit permettre d'aider à l'acquisition de 2100 véhicules lourds, mais les dossiers d'appel à projets restent complexes, les délais de traitement sont de plusieurs mois et le transporteur, dans tous les cas, doit faire l'avance de fonds pour des véhicules trois fois plus chers.

L'absence de planification et de visibilité à moyen terme sur l'accompagnement financier indispensable à la transition énergétique, ne permet pas aux transporteurs de se projeter.

Vouloir imposer, par le levier de la taxation, une transition à marche forcée alors que les conditions (financement, recharge, écart de TCO) ne sont pas encore réunies est un mauvais signal et est contre-productif, mettant à mal les capacités financières des transporteurs et aggravant les écarts de concurrence avec les pavillons étrangers.

CONCLUSIONS

Considérant que l'article 130 de la Loi Climat Résilience conditionne la suppression du remboursement partiel de la TICPE d'une part à la disponibilité de l'offre de véhicules et de réseaux d'avitaillement permettant le renouvellement du parc de poids lourds, et d'autre part, aux travaux européens visant à une convergence de la fiscalité énergétique au niveau européen,

Considérant que les travaux de la feuille de route de décarbonation article 301 démontre clairement que ces conditions ne sont pas aujourd'hui réunies, une offre dense reposant sur un mix énergétique décarboné ne sera accessible au mieux qu'à partir de 2030 et que, faute d'une offre alternative fiable notamment en raison d'un réseau de distribution adapté à la mobilité lourde non planifié, les véhicules lourds diesel constitueront encore une partie non négligeable de la flotte d'ici 2040,

Considérant qu'après les épisodes qu'a dû surmonter la filière et à l'heure où des aides pour le financement de la transition des flottes, qui requièrent des investissements importants, ont été demandées au-delà du 31 décembre 2022 et non obtenues, il semble anachronique d'envisager simultanément un verdissement « progressif » de la fiscalité qui encouragerait la transition du secteur tout en y associant une fiscalité punitive ciblant les « tarifs réduits d'accises sur les transports routiers ».

Considérant qu'une telle mesure risquerait, en outre, de mettre en péril la compétitivité du pavillon français et de creuser les distorsions de concurrence avec les entreprises étrangères opérant sur le réseau routier français sans y consommer la moindre goutte de carburant,

Pour préserver la compétitivité du pavillon français :

- L'OTRE **confirme** qu'aucune mesure de réduction du remboursement partiel de la TICPE pour le transport routier **ne doit être inscrite dans les prochains PLF.**
- L'OTRE **confirme** qu'aucune mesure de planification de la réduction du remboursement partiel de la TICPE pour le transport routier **ne doit être envisagée dans les prochains PLF.**