

**PROPOSITION D'UN
DISPOSITIF ALTERNATIF POUR LA PERCEPTION DE L'ECOTAXE**
Première Approche Conceptuelle

Par

Claude BOULEY
Expert en Logistique

Mai 2014

Présentation de l'auteur



Claude Bouley, 64 ans, claudio.bouley@gmail.com mobile : **06 08 97 96 29**

44 boulevard de Magenta 75010 Paris

Licence ès-Sciences Economiques, DEA Affaires Internationales,

40 ans d'expérience dans tous les métiers du transport (transit portuaire, docker, aide conducteur SNCF, Agence maritime, Transit des projets industriels, transport express, transport routier, logistique globale, transport intermodal)

37 ans d'enseignement du transport et de la logistique

- Institut des Transports Internationaux et des Ports (CNAM) - Le Havre
- Institut Supérieur de la Navigation Intérieure (CNAM) – Elbeuf
- CNAM Picardie – Amiens
- Institut Supérieur de Logistique Industrielle – Bordeaux
- Universités

Personnalité intermodale de l'année 2011

Auteur du « Manifeste pour le conteneur 45'Pallet Wide, un conteneur vert pour l'Europe »,

À l'origine d'une modification de la Directive 96/53 (en cours de vote)

Retraité depuis le 31 mars 2014, ancien cadre de SNCF Geodis

-

Le contexte

Objectif de l'écotaxe

L'objectif de cette taxe vise à instaurer une fiscalité équitable concernant tous les poids lourds sans considération de leur nationalité et surtout à favoriser le report modal du fait de la répercussion de la taxe sur les chargeurs. Ceci afin d'inciter ces derniers à favoriser d'autres modes de transport comme le fret maritime et fluvial ou le fret ferroviaire.

Dispositif actuel

Le dispositif qui a été mis en place est complexe (une usine à gaz), onéreux, mal perçu et contesté. Il a été suspendu. Un des problèmes majeurs, tardivement perçu par les transporteurs eux-mêmes résidait notamment dans la disparité entre le montant de la taxe perçue des transporteurs et du montant répercuté au client par ceux-ci et des difficultés que cette répercussion allait soulever.

Par ailleurs, en ce qui concerne les camions de groupage, la répercussion sur le client est un casse-tête

Dispositif alternatif proposé

Objectif d'une proposition alternative

Doit être simple, facile à mettre en place, juste, peu coûteuse, contrôlable, efficace et productif.

Il doit pouvoir s'appliquer facilement aux charges complètes, comme aux lots et envois de groupage, tout comme aux transports spécialisés (température contrôlée)

Champ d'application

Tous les poids lourds (>3.5 tonnes) sans considération de leur nationalité ni de leur type.

Typologies de transport

Il convient de distinguer les poids lourds réalisant des transports :

- Public : le transport fait l'objet d'une facturation de la prestation réalisée par un transporteur
- Pour compte propre : le transport est réalisé au sein de l'entreprise et ne fait pas l'objet d'une facturation contrôlable

- National il est réalisé en majeure partie par des transporteurs nationaux
sauf opérations de cabotage réalisées par des transporteurs étrangers
- International à l'import, à l'export, comme en transit, il ne comprend qu'une partie réalisée sur le territoire national.
Il est réalisé par un transporteur Français ou étranger

Mais le transport ne concerne pas que des charges complètes, aussi faut-il distinguer :

- Transport de charges complètes (camions porteurs, semi-remorques, camions-remorques, conteneurs,...)
- Transport de lots et de Messagerie

Et considérer également :

- Transport de marchandises générales
- Transports spécialisés (vracs solides et liquides, transport frigorifique...etc.) ,

Mais aussi :

- Transport monomodal, purement routier
- Transport multimodal
 - o Intercontinental (essentiellement maritime)
 - o Intra-européen, qui peut être purement routier ou intermodal, combinant terminaisons routières et transport principal réalisé par voies ferroviaire, fluviale ou maritime (autoroutes de la mer), type de transport émettant moins de CO², que l'on cherche à promouvoir et dont les parties routières devraient, par souci de cohérence intellectuelle, être exonérées d'écotaxe.

Les prérequis de l'alternative

Un dispositif simple

Le dispositif doit être simple à comprendre, simple à mettre en place, à appliquer, à contrôler

Un dispositif juste

Ne doit pas discriminer transporteur Français et transporteur Etranger

Ne doit pas pénaliser le transporteur, l'écotaxe devant pouvoir être répercutée de manière certaine au client du transporteur public

Ne doit pas défavoriser le transport public par rapport au transport pour compte propre

Un dispositif peu coûteux

Les coûts de perception doivent être les plus faibles possibles

Un dispositif contrôlable

Le paiement de l'écotaxe doit pouvoir être contrôlé aisément. La loi par ses sanctions doit dissuader les fraudeurs

Un dispositif efficace et productif

Le dispositif doit rapporter de quoi financer les investissements prévus sans que l'écotaxe paraisse être un impôt insupportable économiquement

Un dispositif facile à appliquer

- Aux transports de groupage (lots et messagerie)
- Aux transports spécialisés (vracs, frigorifiques, etc...)

Principaux types de transport à considérer :

	Transport routier			
	National	International		
Transport Public		Import	Export	Transit
Français				
Etrangers				
Transport pour compte propre (sociétés françaises)				

Principe(s) de base et Hypothèses

L'écotaxe est en fin de compte payée par le client final.

Elle peut donc être soit perçue soit répercutée par le transporteur.

La perception est simple et sans risque pour le transporteur. La répercussion est plus délicate à mettre en œuvre surtout si les montants perçus des transporteurs ne correspondent pas à ceux répercutés aux clients, comme il était prévu dans le dispositif précédent, avec toute la part d'incertitude et d'aléa que cela entraînait.

Dans le dispositif précédent, c'est le degré d'utilisation du réseau, en l'occurrence le nombre de kilomètres parcourus, avec ses spécificités par zone, qui déterminait le montant de l'écotaxe. Système compliqué entraînant des coûts de perception importants et des modalités de perception difficile à mettre en œuvre. Une « usine à gaz » !

Le dispositif précédent, ciblant le véhicule, ne tenait pas compte du contenu. Or comment répercuter justement l'écotaxe appliquée à un véhicule emportant plusieurs chargements ?

Le concept que nous proposons repose sur des forfaits, établis sur des moyennes kilométriques, ce qui constitue **une simplification importante**.

Il s'agit, pour calculer l'écotaxe d'appliquer un « **taux d'écotaxe** » (modulable) sur un prix de transport Hors Taxe **réellement facturé** (à l'instar de la TVA), ou **évalué** sur la base de moyennes de coûts.

L'évaluation peut se faire sur la base des coûts routiers, publiés par le CNR et de moyennes kilométriques qui restent à préciser.

Dans la suite de cet exposé, ces coûts « évalués » ainsi que les moyennes kilométriques ont été approximés, sur la base de l'expérience de l'auteur.

Pour les coûts, l'auteur approxime rapidement et simplement le coût du transport (en France) de la manière suivante :

- Coûts fixes : 300€/jour
- Coûts variables : 0.5 €/km

La réalité constatée diffère peu de ce modèle approximatif.

Pour les moyennes kilométriques, l'approche est purement intuitive, et une étude statistique rapide permettrait de les affiner, au besoin.

Les seuls portiques nécessaires se situeraient aux frontières. Seuls les camions effectuant un trajet international auraient à être munis d'un dispositif de contrôle (dont la technologie reste à déterminer et choisir)

Tous les camions >3.5 tonnes seraient sujets à l'écotaxe, qu'ils empruntent ou non les autoroutes, à l'exception peut-être – c'est un choix politique souhaitable – des pré- et post-acheminements routiers de transport intermodal **intra-Européen**, la

partie principale de l'acheminement étant réalisée par voie ferroviaire, fluviale ou maritime (autoroutes de la mer)

Application

Transport National

Transport Public

Puisque l'écotaxe en fin de compte doit être payée par le client, autant qu'elle lui soit facturée directement, dès lors qu'il y a facture, par le transporteur ou le Commissionnaire, qui percevrait l'écotaxe, comme il perçoit la TVA, en appliquant le « taux d'écotaxe » correspondant sur le prix facturé du transport HT.

Il ne s'agit que d'une ligne de facture en plus, bien identifiée et facile à contrôler.

Cela ne pose plus de problème pour les lots et les envois de groupage, ni pour les transports spécialisés, légèrement plus onéreux que le transport de marchandises générales.

En résumé, le transporteur ou le commissionnaire (celui qui facture le client final) facture l'écotaxe au client, la perçoit pour le compte de l'Etat, la déclare et la paye en même temps que la TVA.

Ce qui permet de couvrir l'ensemble des transports publics nationaux, de charges complètes ou pas, facturés par des transporteurs nationaux (en vert sur le tableau). Cela concerne la majorité des camions circulant sur nos routes

Plus de grogne des transporteurs qui ne risquent pas d'altérer leur compte d'exploitation. (Nous aborderons les taux d'écotaxe et leur impact sur les coûts des clients plus loin)

Il reste à couvrir les autres cas de la manière la plus simple et la plus avantageuse possible.

Un forfait journalier semble être la façon la plus simple de procéder. Ce forfait est calculé en appliquant un « taux d'écotaxe » à une facturation virtuelle, évaluée.

Cette facturation est basée sur les coûts moyens par jour, calculés par le CNR avec un kilométrage moyen forfaitaire, à déterminer plus précisément, sur la base de statistiques.

Par exemple, pour un camion semi-remorque, le kilométrage moyen journalier en transport national (à préciser) est par exemple de 350km.

Il en résulte une facturation virtuelle approximative est de : 475€ (300€ de frais fixes et 0.5€/km).

On applique le taux d'écotaxe (par exemple 5%) sur ce forfait moyen et l'Etat perçoit :
 $475 \times 5\% = 23.75\text{€}/\text{jour}/\text{camion}$.

Ce montant forfaitaire journalier correspondant aux véhicules transportant des marchandises générales, il serait modulé pour les autres types de véhicules « spécialisés » (frigorifiques, vracs...)

Envisageons l'impact sur les différentes catégories de transport national restantes.

Transport pour compte propre

Cela concerne les transports (en vert-olive sur le tableau). Les transports internationaux ayant pour origine ou destination la France, sont pris en compte, mais doivent représenter une infime minorité de cas. Plus rares encore, voire exceptionnels, sont les transport en transit, réalisés par des transport pour compte propre

Le calcul de l'écotaxe est simple : la société dispose de N véhicules, on considère le nombre de jours ouvrables dans l'année à 220, elle déclare et paie mensuellement, pour chaque camion, en même temps que la TVA :

$$\text{Ecotaxe mensuelle par camion} = (220/12) \times N \times 23.75\text{€} = 435.42 \text{ €}$$

Dans ce cas de figure, le coût annuel est de 5225€.

Pour les semi-remorques, on appliquerait l'écotaxe forfaitaire sur le nombre de tracteurs.

Les loueurs de tracteurs routiers et de camions avec ou sans chauffeur **percevraient l'écotaxe forfaitaire auprès de leurs clients sur facture** (pour éviter la fraude possible et la complexité coûteuse des contrôles)

Il faudra sans doute moduler les taux et les kilométrages en fonction de la nature de l'activité de l'entreprise et des marchandises qu'elle transporte, la valeur des marchandises transportées dans un camion étant différente, et ce afin d'harmoniser autant que faire se peut l'impact de l'écotaxe sur les coûts de l'entreprise et le prix de ses produits.

Cet exercice n'est pas insurmontable (voir plus loin).

Par ailleurs les détenteurs de flottes propres sont moins nombreux, moins organisés et moins velléitaires que les transporteurs publics ! Au pire, si l'utilisation de leur flotte propre n'est pas optimale, ils externaliseront leur flotte, ce qui n'est pas préjudiciable pour l'emploi et bénéfique pour l'environnement.

Transport nationaux réalisés par des transporteurs étrangers

Comme il n'est pas possible de contrôler les factures des transporteurs étrangers à des clients Français et étrangers, il faudra percevoir l'écotaxe forfaitaire sur la base

du nombre de jours de présence sur le territoire national et donc être en mesure de contrôler ce nombre de jours.

Il faudra donc être en mesure de savoir quand ce transporteur entre en France et quand il en sort effectivement. Un contrôle aux frontières est à prévoir. On peut installer des portiques aux principaux points d'entrée et de sortie des camions et obliger les camions à passer par ces points d'entrée :

Il suffit d'interdire les autres voies transfrontières non équipées de portiques aux camions >3.5T.

En prévoyant des sanctions dissuasives, par exemple, en plus d'une amende, l'immobilisation du véhicule jusqu'au paiement de l'amende, immobilisation qui mécontente le client final.

La fraude constatée coûterait commercialement et financièrement au fraudeur ; elle devrait, de ce fait, être peu tentée ou pratiquée.

Il faudrait prévoir également à côté des moyens traditionnels (arrêt du camion occasionnel à un guichet), des moyens rapides et simples et sécurisés de perception et d'identification des véhicules ayant acquitté l'écotaxe (par exemple un dispositif type télépéage T, rechargeable à distance dès paiement par internet).

Intuitivement, ce système devrait contribuer à limiter le cabotage national des transporteurs, le paiement de l'écotaxe par forfait journalier obligeant le transporteur étranger, pour bien appréhender ses coûts, à bien synchroniser ses opérations de transport international et de cabotage, afin de limiter sa présence sur le sol français, ce qui est toujours délicat à réaliser, sans structure nationale de proximité.

Il va sans dire qu'il appartiendra au transporteur étranger de refacturer son client français, pour couvrir le montant des taxes qu'il aura déboursé. Ce pourrait être considéré comme une mesure entraînant une distorsion concurrentielle alors qu'elle n'est dictée que par la logique administrative. Rien n'interdit, en effet, à ces transporteurs de créer une filiale en France !

Transport International

Véhicules en transit

Pour rester simple, le kilométrage moyen d'un camion transitant en France est de 1000 km environ.

La recette virtuelle d'un camion effectuant 1000 km est approximativement de 1100 €. La traversée ne peut se faire en une seule journée de 24 heures mais en deux.

Si l'on opte pour un taux de 5%, sur la recette virtuelle, on peut fixer un forfait quotidien de :

$$(1100 \times 5\%) / 2 = 55 / 2 = 27.5 \text{ €}$$

Ce forfait concerne les véhicules servant au transport de marchandises générales et serait modulé pour d'autres types de véhicules.

Il appartiendrait aux transporteurs (étrangers en majorité) de répercuter cette taxe à leurs clients, tant pour les charges complètes que pour les envois de lots et de messagerie.

L'intérêt d'un forfait par jour réside dans le fait qu'il pousse le transporteur à utiliser l'autoroute plutôt que la Nationale, car par autoroute (>600km/jour), un transporteur peut traverser la France en deux journées, alors que par la Nationale (500km/jour environ), il est susceptible d'avoir à effectuer deux coupures sur le territoire français, donc à payer 3 jours plutôt que deux.

Par ailleurs, dans le dispositif précédent, les véhicules empruntant l'autoroute n'acquittaient pas l'écotaxe. Tous les véhicules en transit l'acquitteront...ce qui est incitatif à utiliser les solutions intermodales, si elles et quand elles existent.

Transport International au départ ou à destination de la France

Pour rester simple, on considérera que le kilométrage moyen effectué en France sera sensiblement égal à 350 km, ce qui nous ramènerait à une écotaxe forfaitaire par jour de 23.75 €/jour.

En ce qui concerne les véhicules de transporteurs étrangers, la situation est, quant à la perception, similaire à celle des véhicules en transit ; seul le montant de la taxe diffère.

Pour les véhicules de transporteurs français, deux options se présentent :

- Soit ils facturent le client français (importateur ou exportateur) et dans ce cas, on pourrait envisager la perception de l'écotaxe sur facture, basée sur la recette virtuelle de la partie du parcours Français avec un maximum de 23.75€/jour afin de ne pas désavantager les transporteurs français par rapport à leurs concurrents étrangers. Mais cette mesure introduirait une distorsion concurrentielle par rapport aux transporteurs étrangers.
- Soit ils facturent le client étranger (importateur ou exportateur), et ils devraient s'acquitter d'un jour d'écotaxe à la sortie ou à l'entrée sur le territoire Français. Il conviendrait de prévoir l'identification automatique des véhicules français assurant des transports internationaux.

Comme il ne serait pas possible de mesurer le nombre de jour passé pour la partie française, du transport international, considérant une moyenne de 350km, il conviendrait de n'appliquer, dans le cas de transport ayant son origine ou sa destination en France, qu'une seule journée.

Transporteurs français ou étrangers seraient taxés forfaitairement à 23.75€ (par voyage/opération).

Il appartiendrait aux transporteurs de répercuter cette taxe à leurs clients, tant pour les charges complètes que pour les envois de lots et de messagerie.

La facturation des lots est le plus souvent faite, par rapport au prix d'un transport de charge complète, à l'aide d'une grille de « décrantage » : ainsi un lot occupant la moitié du sol de la remorque est facturé environ 75% du prix de la remorque complète. La même grille pourrait être appliquée.

Les transporteurs de messagerie ont des tarifs calculés en fonction des différents segments de transport et sont en mesure de répercuter une part d'écotaxe dans leurs tarifs internationaux.

Immanquablement, les sociétés proches de la frontière se plaindront du fait que le peu de kilomètres à réaliser en France leur est coûteux, mais cette péréquation est également une mesure de compensation partielle du désavantage subi par les sociétés implantées dans les régions situées loin des frontières (la Bretagne par exemple), en matière de coût logistique, tant à l'importation qu'à l'exportation ; une sorte de mesure d'aménagement du territoire.

En résumé

Et en fonction des hypothèses émises plus avant, pour les transports de marchandises générales, l'écotaxe applicable serait, selon le cas est synthétisée dans le tableau suivant :

Exemples de montant d'écotaxe à payer						
Ecotaxe par camion		Intégralité du Transport en France		Transport International origine ou destination en France		Transit en France
Transport Public	transporteur Français	5% du prix de transport Hors Taxe		Client français	23,75 €	27,50 €/jour
				Client étranger	23,75 €	
	transporteur étranger	23,75/jour		Client Français ou étranger	23,75 €	27,50 €/jour
Transport pour compte propre	transporteur Français	23,75€/jour			23,75 €	27,50 €/jour
	transporteur étranger	23,75€/jour			23,75 €	27,50 €/jour

NB : Ces chiffres sont des exemples, tenant compte des hypothèses retenues.

Modulation du taux de base

Evidemment, le taux d'écotaxe proposé dans cet exemple (5% du montant du transport facturé ou virtuellement imputable) peut être modifié à la hausse ou à la baisse pour correspondre au budget prévisionnel et attentes en matière de perception, modulé pour tenir compte, par exemple de la classe Euro des tracteurs, voire annulé pour le transport intermodal intra-Européen (ce qui exclut les acheminements terrestres en pré- ou post-acheminement du transport maritime intercontinental), manière complémentaire de le promouvoir.

Les modulations pourraient concerner également le transport national et international de marchandises pauvres (produits agricoles, minerais, sables, ciments et terres, etc.) le taux étant abaissé, tant pour le transport public que pour le transport pour compte propre.

Ce qui nous amène à estimer (approximativement) l'impact de l'écotaxe sur le coût des produits.

Impact sur le coût des produits

Dans le tableau suivant, nous avons pris quelques produits et avons joué sur les taux d'écotaxe applicables à ce produit pour « harmoniser » quelque peu l'impact en Pourcentage, de l'écotaxe sur le prix du produit.

	argile	dinker (pour ciment)	Foin coupé	Acier	Lait	Coca Cola	Riz conditionné	Camembert	Café
Prix à la tonne	15	40	75	300	344	600	1400	6000	4000
Nombre de tonnes/camion	24	24	24	24	24	20	24	20	20
Valeur de la marchandise transportée	360	960	1800	7200	8256	12000	33600	120000	80000
distance moyenne d'un transport national	350	350	350	350	350	350	350	350	350
Prix du transport (de charge complète) HT	475	475	475	475	475	475	475	525	475
taux écotaxe	1%	1%	2%	4%	5%	5%	5%	5%	5%
Écotaxe	2,375	4,75	7,13	19	23,75	23,75	23,75	26,25	23,75
Impact sur le prix en%	0,66	0,49	0,40	0,26	0,29	0,20	0,07	0,02	0,03

Une réflexion pourrait être menée pour définir par catégorie de produit ou d'activité, le taux d'écotaxe qui pourrait être accepté parce que d'impact négligeable. Il s'agit en la matière de choix politique.

Il est certain que certains chargeurs stigmatiseront l'écotaxe, coupable d'engendrer une hausse sensible de leurs coûts et par conséquent de leurs prix.

Il faut cependant relativiser. L'ensemble du coût logistique global (comprenant transport amont, Logistique d'entreposage et transport aval jusqu'aux magasins) d'un groupe de Grande Distribution se situe entre 7 et 10% de son Chiffre d'Affaires. La part des transports

terrestres soumis à écotaxe se situant, intuitivement entre 2 et 3%, l'impact de l'écotaxe sur les coûts et les prix, si l'on prend un taux d'écotaxe de 5%, se situerait entre 0.1 et 0.15%, ce qui est négligeable.

L'impact pour certains produits pondéreux et de faible valeur sera cependant plus sensible, ce qui pousserait à moduler le taux en fonction de certaines catégories d'activités, comme réalisé, pour l'exemple, dans le tableau précédent.

Conclusion

Cette approche conceptuelle d'un dispositif alternatif de perception de l'écotaxe, n'est sans doute pas parfaite et ne prétend pas l'être. Un tel dispositif semble cependant, plus simple, plus juste, plus facile à mettre en place ainsi qu'à contrôler et moins coûteux que le dispositif précédent. Il serait sans doute moins sujet à contestation et pourrait rapporter plus à l'Etat.

Je le soumetts à la critique constructive des parties intéressées.