



Projet de loi de finances pour 2024

Le financement de la transition du transport routier ne doit pas hypothéquer l'activité du secteur

Un PLF 2024 à haut risque pour les transporteurs routiers

Les récents propos de Bruno Le MAIRE, Ministre de l'Economie, des Finances et de la Souveraineté industrielle et numérique, fait état de la volonté du Gouvernement de procéder, dès le projet de loi de finances pour 2024, à la **suppression progressive du remboursement partiel de l'ex-TICPE** à l'horizon 2030.

Un secteur déjà largement mis à mal

En plus du Covid-19 et de la crise des carburant successive, la filière est confrontée au renforcement de la fiscalité, à la multiplication des restrictions de circulation, au déploiement ubuesque des ZFE, à l'interdiction de commercialisation des poids lourds à énergie fossile d'ici 2040, l'absence chronique de bornes de recharge électrique et au retour annoncée de l'écotaxe. C'est dans ce contexte et sans tenir compte du désavantage dont souffrent nos professionnels vis-à-vis des autres pays européens que le Gouvernement semble s'orienter vers la fin du « rabout » de TICPE, considéré comme une « niche brune ». **Le remboursement partiel de la TICPE ne constitue 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.**

1

Des mesures dangereuses, anachroniques et inadaptées

La loi dite Climat et Résilience conditionnait cette évolution relative au remboursement de la TICPE à :

- **La disponibilité de l'offre de véhicules et de réseaux d'avitaillement permettant le renouvellement du parc ;**
- **L'accompagnement via un « soutien renforcé à la transition énergétique du secteur du transport routier » ;**
- **L'accélération de la « convergence de la fiscalité énergétique au niveau européen ».**

Aucune de ces trois conditions n'est réunie, comme l'ont souligné les travaux de la feuille de route de décarbonation du transport routier. Aucune alternative ne permet aujourd'hui le verdissement du parc dans les délais souhaités.

L'OTRE défend donc la seule position qui s'impose :

- **Aucune mesure de réduction du remboursement partiel de la TICPE pour le transport routier ne doit être inscrite dans le PLF 2024 ;**
- **Aucune mesure de planification de la réduction du remboursement partiel de la TICPE pour le transport routier ne soit envisagée dans la PLF 2024.**

➔ Afin d'accompagner le secteur dans sa transition, l'OTRE souhaite également un **renforcement de la loi visant de donner la primauté aux indicateurs du CNR dans le contrat de transport**, pour les activités dont le Conseil National de la Route publie les indices.



1) 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 en fonction de performances environnementales des camions poids lourds ;
- 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.

L'[article 130](#) de la loi Climat et Résilience est en effet très clair et 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.

2) 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 :**

En dépit d'une capacité de production des constructeurs de nature à répondre à la trajectoire envisagée par la SNBC 3, **le retard considérable de la filière électrique pour garantir la recharge des véhicules rend cette trajectoire peu crédible**, tout comme le surcoût rédhibitoire qu'elle génère.

➤ **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.

Ces mêmes travaux concluent :

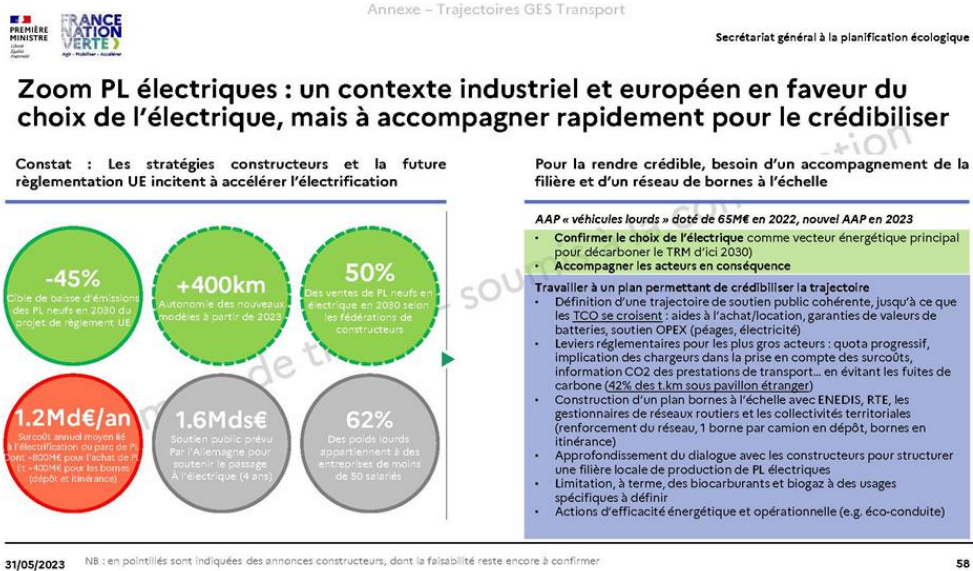
- La transition énergétique du transport routier **nécessite de s'appuyer sur un mix d'énergies décarbonées adapté aux spécificités des différentes catégories de véhicules et d'usages**. Une trajectoire de décarbonation de la mobilité lourde concentrée massivement sur une seule énergie apparaît irréaliste 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 premiers 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 ;



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

Proposition de hiérarchisation des usages de la biomasse locale

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		
Traffic 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	~5MtMS
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.	~7MtMS
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



3) 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 en 2022, publiée par le Comité National Routier (CNR) en mars 2023, 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 20039, 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 1^{er} janvier 2010, ce taux minimal est fixé 33 €/hl. A ce jour, ce taux est toujours en vigueur.

DROITS D'ACCISES SUR LE GAZOLE EN EUROPE POUR UN POIDS LOURD EGAL OU SUPERIEUR A 7,5 TONNES

Situation au 15 novembre 2022

PAYS	Droits d'accises sur le gazole à "usage non-commercial" (en €/hl)	Remboursement partiel des droits d'accises sur le gazole (en €/hl)	Droits d'accises sur le gazole à "usage commercial" (en €/hl)	Classement des pays sur le gazole commercial
Finlande*	59,48		59,48	1
Autriche	48,70		48,70	2
Allemagne	47,04		47,04	3
France	60,89	15,70	45,19	4
Danemark	43,70		43,70	5
Irlande	42,55		42,55	6
Pays-Bas	41,75		41,75	7
Luxembourg	41,65		41,65	8
Lettonie	41,40		41,40	9
Chypre*	41,07		41,07	10
Grèce	41,00		41,00	11
Belgique	45,40	8,20	37,20	12
Estonie	37,20		37,20	12
Lituanie	37,20		37,20	12
Slovaquie	36,80		36,80	15
Italie	36,74		36,74	16
Roumanie	35,07		35,07	17
République tchèque	34,57		34,57	18
Bulgarie	33,03		33,03	19
Croatie	35,48	2,48	33,00	20
Espagne	37,90	4,90	33,00	20
Malte	33,00		33,00	20
Slovénie	33,00		33,00	23
Pologne	24,12		24,12	24
Hongrie	23,91	0,98	22,93	25
Suède	22,56		22,56	26
Portugal	33,30	17,00	16,30	27
Amplitude	38,33		43,18	
Moyenne	38,83		37,01	

Pays permettant un remboursement partiel

Périmètre: UE27

Source : Etudes Europe - CNR

* Informations non confirmées à la date de publication

Taux de change au 1er octobre 2021

➔ 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.

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

Avec 45,19€ par hectolitre, la France se situe au 4^{ème} rang européen en matière de droits d'accises sur le gazole pour les poids lourds supérieurs à 7,5 tonnes.

Ecart par hectolitre au niveau européen

- ✓ Vis-à-vis des pays européens limitrophes :
 - Belgique : +7,99€
 - Luxembourg : +3,54€
 - Allemagne : -1,85€
 - Italie : +8,45€
 - Espagne : +12,19€

- ✓ Vis-à-vis des pavillons d'Europe de l'Est qui pratiquent une forte activité de cabotage en France :
 - Roumanie : +10,12€
 - Pologne : +21,07€
 - Lituanie : +7,99€
 - Hongrie : +22,26€
 - Slovénie : +12,19€

➔ La suppression du remboursement partiel de la TICPE viendrait accroître ces écarts à hauteur de 15,70€ par hectolitre.

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 1^{er} 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'appête à instaurer en 2025 le R-PSS (contribution financière des poids lourds empruntant son réseau).

4) 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 pour l'acquisition des véhicules et le développement du réseau d'avitaillement à 52,6 Md€ :

- 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).

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 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.

c) Une nécessaire, mais délicate, répercussion de la suppression du remboursement de TICPE aux donneurs d'ordre

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 33 litres aux 100 km et effectuant 150 000 km à l'année est estimé à 495€. Le coût de la suppression totale de TICPE pour un poids lourd (15,70 centimes) consommant en moyenne 33 litres aux 100 km et effectuant 150 000 km à l'année est estimé à 7 772€.



Le coût de la suppression totale de TICPE pour un poids lourd (15,70 centimes) consommant en moyenne 33 litres aux 100 km et effectuant 150 000 km à l'année pour une PME de 50 véhicules est estimé à 388 600€.

La Loi du 5 janvier 2006 encadre le processus d'indexation carburant (aussi appelée surcharge carburant ou indexation gasoil). Cette loi impose une indexation carburant aux chargeurs afin de protéger les transporteurs des fluctuations des prix du gasoil.

L'article L.3222-1 du code des Transports précise ainsi la notion de « pied de facture » :

« Lorsque le contrat de transport mentionne les charges de carburant retenues pour l'établissement du prix de l'opération de transport, le prix de transport initialement convenu est révisé de plein droit pour couvrir la variation des charges liée à la variation du coût du carburant entre la date du contrat et la date de réalisation de l'opération de transport. La facture fait apparaître les charges de carburant supportées par l'entreprise pour la réalisation de l'opération de transport ».

Les Transporteurs Routiers peuvent donc mettre en place un mécanisme d'indexation carburant afin d'indexer le prix du transport sur l'évolution des prix du carburant. Le prix du transport initialement convenu est révisé de plein droit pour prendre en compte la variation du coût du carburant entre la date du contrat et la date de réalisation du transport.

En théorie donc, la base légale est bien en place et la mise en œuvre du pied de facture devrait se faire sans difficulté majeure. En réalité, la situation est plus complexe qu'il n'y paraît. En effet, en priorisant les « *stipulations contractuelles de gré à gré entre les parties* », l'article L.3222-2 du Code des Transports, renvoie à une application « par défaut » la référence aux indices synthétiques du Comité National Routier (CNR).

8

« A défaut de stipulations contractuelles identifiant les charges de carburant dans les conditions définies au I de l'article L. 3222-1, celles-ci sont déterminées, au jour de la commande de transport, par référence au prix du gazole publié par le Comité national routier et à la part des charges de carburant dans le prix du transport, telle qu'établie dans les indices synthétiques du Comité national routier. Le prix du transport initialement convenu est révisé de plein droit en appliquant aux charges de carburant la variation de l'indice gazole publié par le Comité national routier sur la période allant de la date de la commande de l'opération de transport à sa date de réalisation.

La facture fait apparaître les charges de carburant supportées par l'entreprise pour la réalisation de l'opération de transport ». **Certains clients imposent donc à leur guise aux transporteurs des règles d'application et de calcul « changeantes », de l'indexation gazole autres que ceux publiés par le Comité National Routier (CNR).**

➔ **C'est la raison pour laquelle l'OTRE souhaite un renforcement de la loi visant de donner la primauté aux indicateurs du CNR dans le contrat de transport, pour les activités dont le CNR publie les indices.**

A défaut d'indicateurs publiés par le CNR, d'inscrire dans le contrat les modalités de calcul et d'application négociées de gré à gré entre les parties pour l'application de l'indexation gazole.

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 requière 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,

→ L'OTRE demande qu'aucune mesure de réduction du remboursement partiel de la TICPE pour le transport routier ne soit inscrite dans le PLF 2024.

→ L'OTRE demande qu'aucune mesure de planification de la réduction du remboursement partiel de la TICPE pour le transport routier ne soit envisagée dans le PLF 2024.