

Ecotaxe, une V3 light dans les starting block !

Publié le 16/07/2014 par [Jérôme Pouponnot](#)

Mise sur la touche fin 2013, l'écotaxe revient sur le devant de la scène dans une version allégée. L'objectif pour le gouvernement est de convaincre les acteurs concernés pour une mise en application le 1er janvier 2015.

Le mot taxe a disparu... au profit du péage de transit ! Au-delà de cette retouche sémantique, le gouvernement a revu sa copie (la troisième !) pour enfin faire de l'écotaxe une réalité. Même si le texte n'est pas encore définitif, le projet prend forme, porté par une volonté de simplification. " Même si quelques zones d'ombre subsistent et sachant que des échanges restent possibles avec les syndicats, la simplification du système est frappante ", constate Nicolas Lemeunier, expert chez Euklead. Pour rappel, le projet d'écotaxe date de 2007 avec le lancement du Traité de Grenelle. L'objectif était alors de lutter contre les gaz à effet de serre, et il devait contribuer au financement d'une centaine de projets locaux de logistique urbaine, d'aménagement de ligne de métro, de navette fluviale, etc. Dans un contexte particulièrement défavorable à la fin de 2013, le projet avait été mis sur la touche.



Ce qui change

Le réseau concerné par l'écotaxe a fondu comme neige au soleil. De 15 000 km, il est passé à 4 000, essentiellement sur les routes nationales, au détriment du réseau local. Les véhicules concernés sont ceux de 3,5 tonnes et plus, à l'exception de nombreuses catégories : véhicules agricoles, véhicules forains - ou de cirque -, camion-citerne de transport de lait. Ces petits changements ne sont pas sans conséquence sur les recettes fiscales, puisque de 1,2 milliard d'euros, elles sont désormais estimées à 500 millions.

" La mise en place du péage de transit peut donc paraître insatisfaisant sur certains aspects, mais il a au moins le mérite de s'inscrire dans la démarche vertueuse du Grenelle de l'Environnement et de poser les bases d'un système utilisateur - payeur ", explique Thomas Moreau, directeur du Pôle Supply Chain de Karistem.

De 5,2% à 2%

Le principe est clair. Le transporteur doit payer, grosso modo, 13 centimes du kilomètre, modulé en fonction du type de véhicule et de sa catégorie de pollution. Ce transporteur pourra ainsi refacturer à hauteur de 2% les chargeurs (les clients du transporteur). " Rien n'est encore définitif. Nous ne savons pas à ce jour si, cette refacturation sera négociable ou obligatoire, à 2%. La piste de l'obligation reste néanmoins la plus forte, à l'instar de la taxe gas-oil ", précise Nicolas Lemeunier. Sachant que sur la copie précédente, le taux était de 5,2%. Le hic, c'est que les 2% seront appliqués sur toutes les factures... ce qui veut dire, que certains transporteurs vont devoir les facturer, alors qu'ils ne passent pas dans les zones à péage. Or, le transport est "réputé" pour être un secteur où les marges sont très faibles, " Ce qui annonce des négociations "houleuses" avec les chargeurs ", concède Nicolas Lemeunier. Il reste moins de 6 mois au secteur pour trouver des solutions. "

L'échéance est ambitieuse mais tenable, à condition d'allouer des ressources dédiées à ce projet ", souligne Thomas Moreau.

De gains de productivité en ligne de mire

Les options pour les donneurs d'ordre sont réduites. Ils peuvent d'une part mettre davantage les transporteurs en situation de concurrence, via de nouveaux appels d'offres, afin de maintenir un coût de transport total similaire. Ils peuvent également reporter le surcoût sur leurs clients finaux. Enfin, autre possibilité et non des moindres, celle de viser un gain de productivité. " De nombreux leviers existent, comme par exemple la réduction des kms parcourus, la recherche d'itinéraires optimaux ou la mutualisation des transports. Actionner ces leviers permet de réduire significativement la facture transport, sans modifier les marges des transporteurs ", conclut Thomas Moreau.