



# TAXE KILOMÉTRIQUE POIDS LOURDS

ENJEUX ET PERSPECTIVES  
D'UN OUTIL AU SERVICE  
D'UNE POLITIQUE DE  
TRANSPORTS DURABLES



## TAXE KILOMÉTRIQUE POIDS LOURDS

### ENJEUX ET PERSPECTIVES D'UN OUTIL AU SERVICE D'UNE POLITIQUE DE TRANSPORTS DURABLES

Depuis plusieurs années, France Nature Environnement (FNE) intervient comme force de proposition afin que l'Etat instaure une politique des transports prenant en compte les enjeux environnementaux. En 2007, FNE a œuvré pour que le Grenelle de l'environnement reprenne les mécanismes incitatifs visant à développer les modes de transports de fret les plus vertueux.

Un des engagements en matière de transports a ainsi initié la mise en place d'une tarification d'usage de l'infrastructure routière par le transport routier de marchandises avec la création de la Taxe Kilométrique Poids Lourds (TKPL) sur le réseau national routier non concédé.

Initialement prévue pour 2011, cette TKPL devrait être perçue à partir de juillet 2013. Mais pour FNE il ne s'agit que d'une première étape.

DANS LES ANNÉES À VENIR, L'ENJEU SERA DE METTRE EN PLACE UNE TARIFICATION COMPLÈTE DE L'USAGE DE L'INFRASTRUCTURE ROUTIÈRE QUI PRENNE EN COMPTE LES EXTERNALITÉS.



# LA TAXE KILOMÉTRIQUE POIDS LOURDS

## UNE INCITATION À TRANSPORTER MIEUX ET AUTREMENT

Dans le cadre du Grenelle de l'environnement, la France s'est engagée à réduire de 20 % d'ici 2020 ses émissions de gaz à effet de serre issues des transports afin de les ramener au niveau de 1990 et à faire évoluer la part modale du fret non routier et non aérien de 14 % à 25 % à l'échéance 2022.

➤ Afin d'encourager l'utilisation de modes de transports de fret moins émissifs de gaz à effet de serre, la loi Grenelle I du 3 août 2009 a acté qu'« une écotaxe sera prélevée sur les poids lourds [...] à raison du coût d'usage du réseau routier national métropolitain non concédé et des voies des collectivités locales susceptibles de subir un report de trafic. » Sa dénomination est devenue « taxe kilométrique poids lourds » (TKPL).

### OBJECTIFS

**1///** Fournir un « signal prix » et rééquilibrer la répartition entre les différents modes de transport de marchandises

**3///** Dégager des financements pour les infrastructures de transports favorisant le report modal

**2///** Optimiser les transports et contribuer à la réduction des impacts environnementaux des transports en mettant en cause la pertinence de certains déplacements de marchandises

→ **Ce dispositif permettra ainsi de réduire nos émissions de gaz à effet de serre, mais également d'améliorer la qualité de l'air.**

Cette taxe sera applicable à tous les camions de plus de 3,5 tonnes se déplaçant sur le réseau national routier non concédé (10 000 km) et sur certaines voies de collectivités territoriales susceptibles de subir un report de trafic (environ 5000 km), soit 0,5 % du réseau routier national.

La taxe sera affectée à l'AFITF (Agence de financement des infrastructures de transport Française) et aux collectivités locales concernées par le dispositif. Les recettes engrangées, actuellement estimées à un peu plus d'1 milliard d'euros par an, permettront le financement des infrastructures de transport.

### LES DATES CLÉS À RETENIR

**2013**  
**Avril** Application expérimentale de la taxe kilométrique aux poids lourds (PL) de plus de 12 tonnes sur l'axe Nord-Sud de la région alsacienne.

**2013**  
**Juillet** Extension du dispositif sur tout le territoire national et aux poids lourds de plus de 3,5 tonnes en juillet 2013 (soit environ 800 000 poids lourds concernés dont 350 000 poids lourds étrangers).

### LES TARIFS ENVISAGÉS

Ils sont en moyenne de 12 centimes d'euros par km parcouru, perçus au moyen de péages selon trois catégories de poids lourds :



À noter que la directive européenne Eurovignette permettrait de fixer un montant moyen du véhicule km de la TKPL en France à 17 centimes d'euros.

### LA TAXE KILOMÉTRIQUE POIDS LOURDS IMPACTERA PEU LES PRIX À LA CONSOMMATION

Le signal prix de la TKPL doit être suffisant pour enclencher d'autre choix de transport (ou de non transport) tout en restant supportable pour notre économie et en particulier pour le consommateur final.

L'impact sur le coût de transport d'une tonne est estimé en moyenne au niveau

national à une hausse de 2,8 %, avec une conséquence minime sur les prix à la consommation de l'ordre de + 0,1% à + 0,3 %.

À titre d'exemple, pour les primeurs, l'impact sera au plus de + 0,5 centimes au kilo sur un transport Bretagne/région parisienne.

## LE PÉAGE D'INFRASTRUCTURE : UN OUTIL EFFICACE POUR OPTIMISER LE TRANSPORT ET FAVORISER LE REPORT MODAL

### Le dispositif fonctionne déjà chez nos voisins

➤ En Autriche depuis 2004 : le dispositif, s'applique aux poids lourds de plus de 3,5 tonnes. Il a permis une diminution annuelle de 3 % de la distance moyenne parcourue par tonne transportée et a favorisé un report modal sur le rail.

➤ En Allemagne depuis 2005 : la mise en place du système de péage routier LKW-Maut pour les poids lourds de plus de 12 tonnes a permis de stabiliser puis de réduire de 0,5 % la distance moyenne parcourue par tonne de marchandises, qui connaissait pourtant une croissance annuelle constante de 3 % depuis 1995.

→ Ce type de taxation favorise un meilleur taux de chargement et favorise le report modal.

### Le lien entre demande de transports et prix, confirmé par une étude européenne

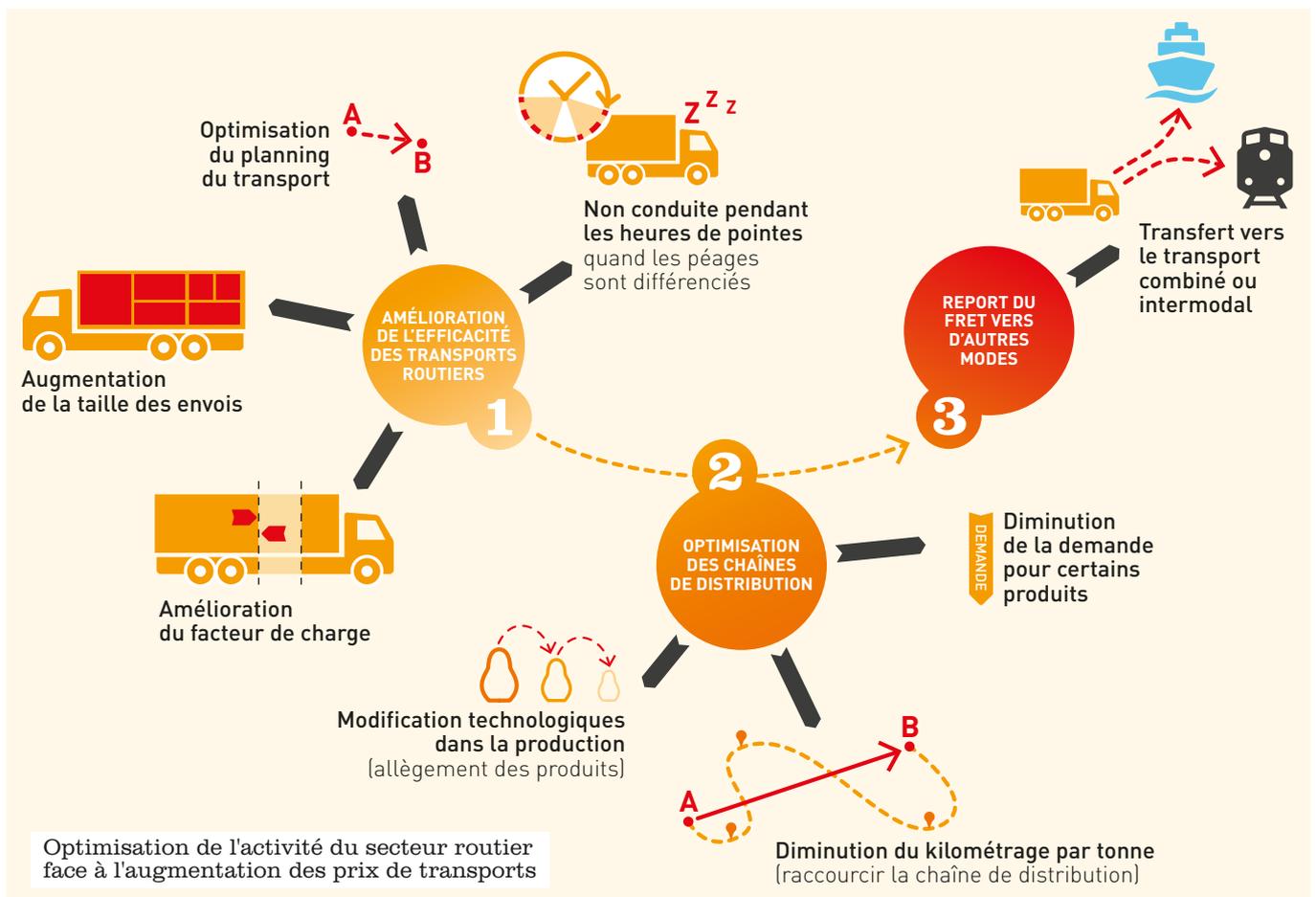
Une étude économique<sup>1</sup> faite à la demande de la fédération européenne *Transport & Environment*<sup>2</sup> en 2010 a évalué le comportement des chargeurs et transporteurs face aux évolutions du coût des transports.

Elle confirme que la demande de transport de marchandises par la route réagit directement aux modifications de prix et que la mise en place d'une taxe permet de diminuer la congestion, la pollution et les accidents dus aux camions.

Elle conclut notamment que :

→ Une taxe de 0,15 euro/km induit une modification du comportement du transporteur qui peut se traduire par une réduction de 15 % du kilométrage.

→ Une augmentation du prix entraîne trois réactions du secteur routier pour optimiser l'activité :



1. « Sensibilité du prix du transport européen de marchandises par la route – vers une meilleure compréhension des résultats existants » de Significance et CE Delft, 2010.

2. Transport and Environment est une organisation non gouvernementale basée à Bruxelles. Spécialisée sur les questions de transports et de mobilités, elle représente plus de 50 associations et fédérations issues des Etats membres de l'Union Européenne : [www.transportenvironment.org](http://www.transportenvironment.org)

# LES CONDITIONS DE SON EFFICACITÉ

Pour que le mécanisme de la taxe kilométrique poids lourds soit vertueux, plusieurs conditions devraient être respectées :

## UN ACCROISSEMENT RAPIDE DES ITINÉRAIRES SOUMIS À LA TKPL

► Le réseau routier national non concédé sur lequel s'appliquera la taxe kilométrique poids lourds représente environ 10 000 km.

800 km de ces routes, considérées à faible trafic (moins de 800 véhicules jour en moyenne annuelle) ont été exonérées. Or ces itinéraires, souvent situés dans des zones à fort enjeu environnementaux (montagne en particulier où la pollution, à cause du relief, se trouve amplifiée) risquent de devenir à terme des itinéraires de détournement pour éviter l'acquiescement de la TKPL.

► Le réseau routier géré par les collectivités locales sera concerné sur environ 5000 km, soit seulement 0,5 % du réseau local. Plusieurs conseils généraux ont d'ailleurs fait le choix de ne pas retenir d'itinéraires soumis à la TKPL dans leurs départements. Une extension des routes soumises devra être envisagée si, là aussi, les collectivités locales ne veulent pas qu'elles deviennent des itinéraires de substitution.

→ Pour assurer l'efficacité de la taxe kilométrique poids lourds, le réseau routier sur lequel elle s'applique devrait être rapidement étendu.

## LE RENFORCEMENT DU PRINCIPE DE POLLUEUR-PAYEUR

La modulation de la taxe en fonction de la classe de pollution (normes Euro) constitue un levier essentiel du dispositif pour lutter contre les émissions de polluants notamment celles des particules fines émises par les véhicules aux motorisations les plus anciennes dont les incidences en termes sanitaires sont aujourd'hui avérées. Elle favorise en effet un renouvellement des flottes de poids lourds en appliquant le principe de pollueur-payeur.

→ Cette disposition est un levier incontournable pour l'atteinte de l'objectif poursuivi de réductions des émissions de polluants. Cette modulation devrait à moyen terme être renforcée, augmentant ainsi les pénalités pour les plus gros pollueurs et incitant à l'utilisation de véhicules plus propres.

	CATÉGORIE <sup>3</sup> 1	CATÉGORIE 2	CATÉGORIE 3
EURO 2			MAX
EURO 3			
EURO 4			
EURO 5			
EURO 6	MIN		

20 c/km

Taux moyen pondéré (indicatif) 12 c/km

2,5 c/km

## SOUTENIR LE REPORT MODAL ET LE TRANSPORT COMBINÉ

Si l'affectation de la TKPL vers l'AFITF est actée, selon la loi Grenelle, ses recettes seront utilisées pour financer l'ensemble des infrastructures et non plus uniquement les modes alternatifs, comme cela était prévu initialement.

→ Il est fondamental que les ressources obtenues permettent le financement d'infrastructures alternatives à la route et le transport combiné : modernisation des réseaux, des installations terminales et des matériels de manutention etc.

La relance du fret ferroviaire et fluvial passera par la modernisation et la mise à niveau des leurs réseaux d'infrastructures qui nécessitent aujourd'hui des investissements prioritaires

Pour les infrastructures appartenant aux collectivités territoriales, « l'État rétrocèdera aux collectivités territoriales le produit de la taxe correspondant aux sommes perçues pour l'usage du réseau routier dont elles sont propriétaires » [projet de loi de programmation relatif à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement].

→ Pour rendre l'offre de transport combiné compétitive par rapport au transport routier, les pouvoirs publics doivent compenser le handicap que constituent les ruptures de charge de la chaîne intermodale (coûts et temps liés au passage d'un service de transport à un autre) par rapport au transport routier de porte à porte.

Les aides déjà versées par l'Etat ou l'Union Européenne devraient donc être renforcées (appel à manifestation d'intérêt, programme Marco Polo etc.)

3. Il existe 3 types de poids lourds tel que présenté en première partie [poids lourds type 1, 2 essieux de moins de 12 tonnes ; poids lourds type 2, 2 essieux de 12 tonnes et plus et 3 essieux ; poids lourds type 3, plus de 4 essieux ou plus].

# UNE VOIE TOUTE TRACÉE VERS LA NÉCESSAIRE INTERNALISATION DES EXTERNALITÉS

## ■ QU'EST-CE QUE L'INTERNALISATION DES EXTERNALITÉS ?

Les transports - à la fois au travers du mobile et de l'infrastructure - génèrent de nombreux impacts d'ordres sanitaires, sociaux et environnementaux : accidents, congestion, pollution atmosphérique, effet de serre, bruit, mais aussi fragmentation de l'espace et des paysages et perte de biodiversité.

Ces impacts sont mesurables et ont un coût. Or, ils ne sont pas intégrés dans le prix de la prestation de transport ni compensés. Ils sont donc supportés par des tiers (autres usagers, riverains, société, environnement), c'est pourquoi on parle de « **coûts externes** ».

Le transport de marchandises routier, fluvial et ferroviaire couvre une partie de ses **coûts d'utilisation** via les péages d'infrastructures (réalisation, investissement, entretien et exploitation) mais ces derniers ne comprennent pas les coûts externes. Ils sont non internalisés (non compensés), le coût total des transports est donc sous-estimé.

Lorsque ces coûts sont intégrés dans le prix du transport, on parle alors d'**internalisation des externalités**.

## ■ POURQUOI INTERNALISER LES COÛTS EXTERNES ?

**85 % du transport intérieur de marchandises est effectué par la route** en France, contre 2 % pour le fluvial et 8 % pour le fer.

Cette prédominance s'explique par l'avantage compétitif actuel du transport routier sur les autres modes dû notamment à la non internalisation des externalités : si l'utilisation d'un certain mode de transport engendre des coûts qui ne sont pas intégrés dans son prix, alors le prix payé est sous-estimé et ne reflète pas le coût total du transport, qui inclut celui pour la société. La demande pour ce mode est donc favorisée au détriment d'autres modes de transport moins coûteux pour la collectivité !

Le transport routier de marchandises est un fort contributeur à l'effet de serre. Il représente environ 23 % des émissions de CO<sub>2</sub> du secteur routier. C'est également un important contributeur à la pollution locale, les poids lourds étant la première source d'oxydes d'azote et de particules fines du transport routier, polluants ayant des lourds impacts sanitaires.



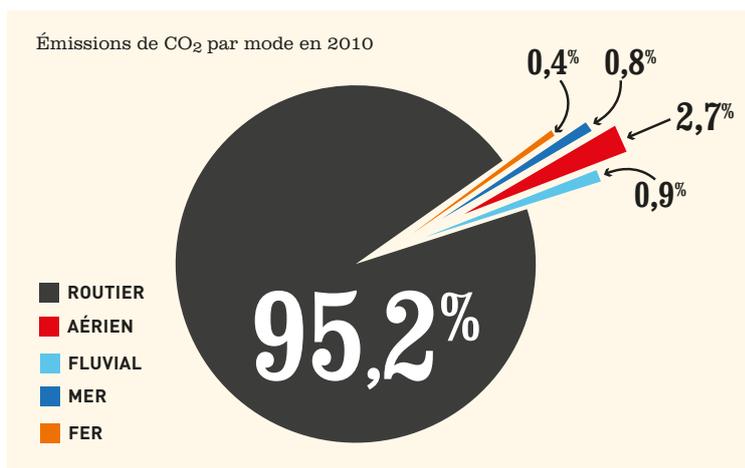
## ► UN OUTIL DE CALCUL DES COÛTS EXTERNES À LA PORTÉE DE TOUS

À titre d'exemple, l'**écocalculateur de la voie d'eau « EVE »**, développé par Voies navigables de France, permet de comparer le transport routier au transport fluvial de marchandises. Il propose une évaluation des consommations de carburant et des émissions de CO<sub>2</sub> et fournit également un bilan des coûts externes induits pour la société (pollution atmosphérique, effet de serre, congestion, risque d'accident, bruit).



[www.vnf.fr/eve/](http://www.vnf.fr/eve/)

Nota : Les chiffres fournis ne sont pas absolus et permettent d'avoir un ordre de grandeur de ce que représente la différence entre les différents modes de transport



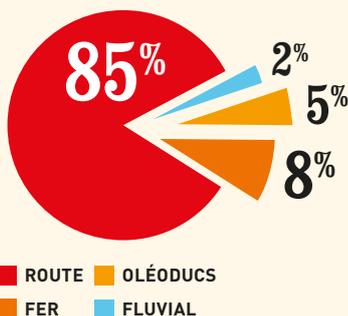
La non internalisation induit donc :

- Un prix de transport sous-estimé par rapport aux coûts complets ;
- L'accroissement de la demande de transports sur des distances longues ;
- Des distorsions de concurrence au détriment des modes de transports plus vertueux pour l'environnement et la société.

Il est possible et souhaitable d'incorporer le montant des externalités dans la tarification d'usage de l'infrastructure afin de :

- **réduire les distorsions de concurrence dont bénéficient aujourd'hui les transports les plus polluants** dont la route, en application du principe de pollueur-payeur ;
- **fournir un signal prix** en majorant le coût du transport qui :
  - favorisera le **report modal** en modifiant le choix des chargeurs sur le type de transport retenu ;
  - **améliorera les pratiques et réduira la demande en transport** (optimisation des circuits logistiques, augmentation des coefficients de chargement etc.)
- **financer l'amélioration et la modernisation des infrastructures de transport alternatif**, dont les réseaux et l'état conditionnent le choix qui peut leur être porté, en leur affectant les recettes engrangées.

Transports intérieurs terrestres de marchandises par mode en 2010 (Tous pavillons sur territoire français)



Source : MEDDE, « Chiffres transports 2012 »

## LE PRIX DU TRANSPORT DOIT REFLÉTER LES COÛTS COMPLETS QU'IL INDIUIT



Le transport a un coût et il est indispensable d'en identifier l'ensemble des composantes (qu'elles soient « négatives » : pollution etc. ou « positives » : service d'intérêt général, etc.).

Le prix, qui lie contractuellement client et vendeur, ne prend en compte que partiellement ces coûts alors qu'il devrait les refléter entièrement. Il est donc essentiel de définir ce qu'il convient de faire payer. C'est avant tout au pollueur et ensuite à l'utilisateur de payer pour la dégradation qu'il provoque.

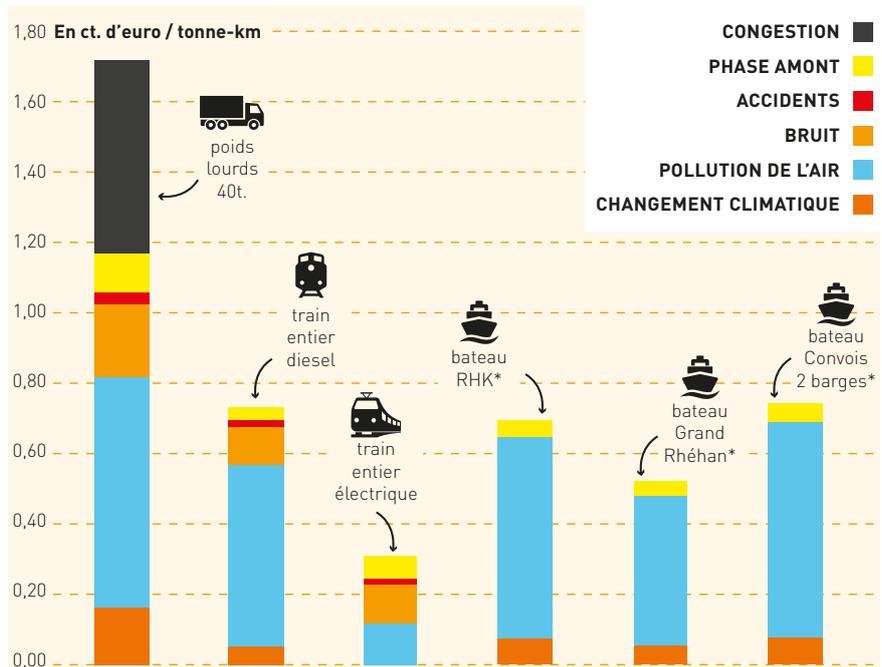
## LES AVANTAGES DU REPORT MODAL, L'EXEMPLE DU FLUVIAL



Le mode fluvial a de nombreux avantages :

- Pas d'externalités liées aux accidents, à la congestion ou au bruit ;
- Son impact sur la pollution de l'air est moindre par rapport au fret routier ;

## LES EFFETS ATTENDUS DE L'INTERNALISATION DES COÛTS EXTERNES EN QUELQUES CHIFFRES



Effets de l'internalisation des coûts externes dans la tarification du transport routier sur le corridor Paris-Amsterdam à l'horizon 2020<sup>5</sup> (simulation, étude CE DELFT, 2010) :

→ Une optimisation du transport routier (- 4 % de tonnes transportées et + 12 % de tonnes au km).

→ Un report modal moyen vers le fluvial de 17 % en tonnes transportées et de 12 % en tonnes-km.

→ Une réduction de 17 % des émissions globales de CO<sub>2</sub> sur le corridor.

→ Une diminution de la congestion de 50 % !



→ Les émissions de gaz à effet de serre sont diminuées d'environ 60 % par rapport à l'utilisation de la route.

Coûts des externalités sur le corridor Paris-Amsterdam en 2007 (routier, fer, fluvial)<sup>4</sup>



## EUROVIGNETTE 3 : UNE POSSIBILITÉ DE PLUS POUR FAIRE PAYER AU TRANSPORT ROUTIER SON COÛT COMPLET

La directive Eurovignette III, qui encadre les conditions de tarification de l'usage de l'infrastructure du transport routier, permet désormais aux Etats membres qui le souhaitent d'internaliser une partie de coûts externes du transport. Elle offre la possibilité d'imposer des frais de péage supplémentaires aux poids lourds pour la pollution atmosphérique et les nuisances sonores qu'ils génèrent.

La directive prévoit à cet effet une augmentation en moyenne, en fonction des itinéraires utilisés, des redevances de 3 ou 4 centimes<sup>6</sup> d'euros par véhicules et par kilomètre en plus du péage d'infrastructure.

L'Eurovignette offre également la possibilité d'appliquer :

- Des sur-péages en zone de montagne (pouvant aller jusqu'à 25 %) ;
- Des modulations des tarifs de péages en fonction des périodes de congestion de l'infrastructure routière, la majoration pouvant aller jusqu'à 175 % aux heures de pointe durant 5 heures.

→ La taxe kilométrique poids lourds internalise partiellement la pollution de l'air via une variation des péages d'infrastructures. Or pour refléter et appliquer réellement le principe pollueur-payeur, le montant correspondant à l'internalisation de cette externalité devrait être perçu en plus de ce péage. Le bruit devrait être à son tour pris en compte pour faire un pas de plus dans l'application du principe de pollueur-payeur. C'est pourquoi il serait souhaitable que la France transpose rapidement les nouvelles dispositions de la Directive Eurovignette III.

\* Tonnage des bateaux gabarit Vb : bateau RHK CEMT vb : 1500 à 2000 tonnes / bateau Grand Rhéan 135m CEMT vb : 2500 à 3000 tonnes / bateau convois 2 barges CEMT vb : jusqu'à 4000 tonnes.

4. Source : Etude CE Delft « Tarification des coûts externes basés sur le corridor Paris-Amsterdam », décembre 2010. Modes représentés : routier/train carburant diesel/train électrique/ 3 catégories de navires. Externalités présentées : congestion, en amont (issus de la construction de l'infrastructure, la production de l'énergie et du véhicule), accidents, bruit, pollution de l'air et climat (CO<sub>2</sub>). 5. Selon le scénario 2 « Eurovignette » : simulation d'une Eurovignette appliquée seulement pour le transport routier et incluant les externalités bruit, pollution de l'air et congestion. 6. Annexe III de la Directive.



## CONCLUSION

La taxe kilométrique poids lourds n'est qu'un des volets d'une politique de transport de marchandises plus respectueuse de l'environnement. Cette taxe permet à la fois de donner « un signal prix » pour le transport routier de marchandises et, grâce aux recettes obtenues, d'orienter les investissements d'infrastructures de transport vers les modes alternatifs à la route et à l'aérien.

Cette orientation vers « un signal prix » prenant en compte le coût sociétal du transport doit être poursuivie. Il est en particulier souhaitable que la France fasse rapidement la démarche de prise en compte des externalités (pollution et bruit) dans les différents péages routiers comme le permet dorénavant la directive Eurovignette.

Dans ce sens, il conviendrait que la Communauté Européenne accélère la mise en œuvre de l'incorporation de toutes les externalités (Gaz à effet de serre, biodiversité...) dans les prix de tous les modes de transport, pour une meilleure prise en compte de leurs coûts sociétaux.

Les années à venir seront celles d'une nouvelle mobilité, y compris pour les marchandises, adaptée à la fois à la raréfaction des ressources pétrolières et à la meilleure prise en compte des impacts environnementaux et sociétaux.

Afin d'atteindre les objectifs environnementaux que l'Europe et La France se sont donnés, à la fois au niveau climatique et sanitaire, il sera inévitablement nécessaire d'opérer de véritables ruptures, notamment dans les modes de production et de distribution. Cela impliquera une forte évolution des logistiques actuelles de transport dans lesquelles les modes de transports alternatifs auront un rôle primordial à jouer.



### France Nature Environnement

81-83 boulevard de Port-Royal  
75 013 Paris  
www.fne.asso.fr - 01 44 08 02 50