



LA DÉFENSE Le quartier d'affaires, entre Puteaux, Nanterre et Courbevoie, sera concerné par les axes payants.

Taxe PL Bientôt un péage autour de Paris

Dès juillet 2013, les poids lourds de plus de 3,5 tonnes devront payer une redevance kilométrique sur les routes soumises à la taxe. Autour de Paris, c'est un péage urbain en perspective, sur 2 300 km. Les impacts seront multiples.

PAR ÉLIANE KAN (TCA-INNOV24) ET BENOÎT BARBEDETTE

Voilà un péage urbain, le premier en France, qui ne dit pas son nom ! À partir du 20 juillet 2013, tous les camions de plus de 3,5 tonnes devront s'acquitter d'une taxe, juridiquement reconnue comme une redevance kilométrique (inscrite dans le Grenelle de l'environnement en 2008). Elle sera redevable sur l'ensemble du territoire français de plus de 15 000 km de routes (10 500 km de nationales et 5 400 de départementales) tronçonnées par 4100 sections payantes. Paris et les sept autres départements franciliens n'y échapperont pas, sur près de 2 300 km (selon PTV, l'éditeur de logiciel cartographique), allant du boulevard périphérique parisien à la N104, en passant par la A86 et les radiales (voir carte p. 15). Aujourd'hui gratuit, ce maillage routier va devenir payant. Un changement lourd de conséquences.

Sur la voirie de la région parisienne, les impacts sont attendus à trois niveaux : sur l'économie des transports (quel niveau d'inflation des coûts et donc des prix ?) ; sur la révision des plans de transport (changements d'itinéraires pour échapper

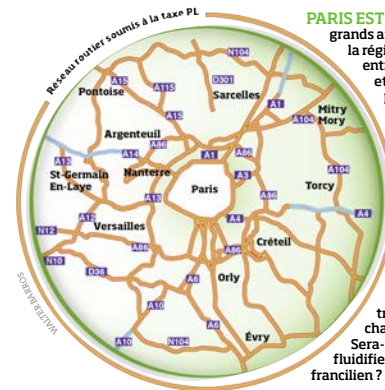
au réseau payant ?) et dans le choix des véhicules utilisés (basculer du fret sur des utilitaires de moins de 3,5 tonnes ?). Pour les 12700 transporteurs franciliens (source Coface) et les flottes privées (type Pomona, Tafanel, France Boissons...) redevables de la taxe, l'impact économique sera d'autant plus fort que leur réseau routier n'est pratiquement pas assujéti aux péages autoroutiers. « En 2013, ils seront confrontés à une situation à forte densité de routes payantes où ils verront leurs coûts de revient augmenter de l'ordre de 8 % d'un coup, contre 3 % à 4 % en moyenne nationale », souligne Alexis Giret, directeur au Conseil national routier (CNR). L'impact sera encore plus sensible pour les transporteurs qui font du régional parisien à 100 %. Un nouveau coût (de source fiscale) apparaîtra dans leur compte d'exploitation, qui se verra en fine dans les prix de transport, selon le principe de répercussion retenu par la loi du 27 décembre 2008⁽¹⁾. Avec cette taxe poids lourds, les coûts de transport devraient augmenter de 8 % en moyenne selon la FNTR. « Selon la location géographique du transporteur et l'organisation de son exploitation, les coûts oscilleront entre 5 % et 10 % », estime Nicolas Paulissen, le délégué général adjoint.

Combien rapportera la taxe ?

UNE RECETTE DE 1,25 Md€ a été estimée par les Douanes, sur l'ensemble du territoire (sur la base d'une moyenne de 12 centimes par kilomètre). 760 M€ iront dans les caisses de l'Agence de financement des infrastructures de France, 50 M€ dans les caisses de l'État au titre de la TVA collectée, 160 M€ nets dans celles de collectivités territoriales. Enfin, 230 M€ reviendront, au titre des frais de collecte, à Ecomouv', l'opérateur en charge de la conception et de la mise en place de l'infrastructure technique de l'écotaxe et de sa gestion pour une durée de 11 ans et demi. Ce consortium constitué à 70 % par Ecomouv', filiale de l'italien Autostrade, et à 30 % par ses partenaires

LA TAXE EN ILE-DE-FRANCE, C'EST...

2 300 KILOMÈTRES TAXÉS SUR LE RÉSEAU ROUTIER	80 000 VÉHICULES + 3,5 T EN ILE-DE-FRANCE (HORS TRANSIT)	12 CENTIMES DU KILOMÈTRE (COÛT MOYEN)	750 € LE PREMIER NIVEAU DE CONTRAVENTION
--	--	---	--



PARIS EST CERNÉ. Les grands axes routiers de la région parisienne, entre la N104 circulaire et le boulevard périphérique, seront payants. Les pénétrantes et radiales vont également être soumises au principe du « point de facturation ». Plus de 2 300 km taxés pour une recette voisinant les 200 M€. Les poids lourds en transit pourraient changer d'itinéraires. Sera-ce suffisant pour fluidifier le réseau francilien ?

Des itinéraires bis non payants ?

CERTAINS PROFESSIONNELS FRANCILIENS seront tentés de se déporter vers des routes non taxées. La perspective n'est pas neutre. La taxe PL fera basculer du trafic sur d'autres axes. « Certaines collectivités franciliennes ont annoncé qu'elles prendraient des arrêtés municipaux pour interdire la circulation des poids lourds », prévient Thierry Servile délégué régional Ile-de-France chez TLF. Rappelons que la région parisienne compte plus de 200 collectivités, communes et intercommunalités. De plus, l'intérêt économique pour un transporteur de changer d'itinéraires et de sortir des grands axes, plus fluides, reste à prouver. « Éviter les tronçons payants n'est pas forcément une bonne voie. Les transporteurs sont dans des calculs de rentabilité trop serrés pour envisager de perdre du temps et du carburant sur des axes secondaires, sous prétexte de se soustraire à la taxe ». Certes... Mais le dilemme pourrait être moins casse-tête pour les comptes propres. Autres phénomènes attendus : la taxe PL va dissuader les véhicules en transit (poids lourds français et étrangers), qui passent habituellement par la région parisienne, jusqu'au périphérique (25000 véhicules par jour dont 20 % de PL) ; elle pourrait aussi favoriser de nouvelles approches fluviales et ferroviaires. Ce que ne manqueront pas de mettre en lumière les élus parisiens.



LARGE. Le transport en compte propre sera également visé, au même titre que les transporteurs publics.



« En 2013, les transporteurs franciliens verront leurs coûts de revient augmenter de l'ordre de 8 % d'un coup, contre 3 % à 4 % en moyenne nationale ».

Alexis Giret, directeur au Conseil national routier.

Quelles nouvelles grilles de coût ?

EN ÎLE-DE-FRANCE, LES TRANSPORTEURS se préparent à l'échéance. À l'exemple de Distritec (220 salariés), spécialisé dans la livraison et l'installation de produits sensibles. « Nous nous réorganisons, en interne, pour affronter la taxe PL », indique, à Croissy Beaubourg (77), Patrick Simon, directeur technique et opérationnel du groupe qui compte 140 cartes grises. « Nous allons notamment nous montrer plus vigilants sur les itinéraires empruntés par nos véhicules et anticiper sur le renouvellement de notre flotte en sortant les camions qui ont plus de cinq à six ans », poursuit le directeur de l'entreprise qui a signé la Charte Co₂ et envisage d'investir dans des véhicules hybrides. Implanté à Limeil-Brevannes (94), Thierry Subtil, dirigeant des Transports éponymes, a choisi de s'abonner chez DKV.

Ensemble, ils ont étudié le réseau Ile-de-France qui abrite 95 % de son activité. Thierry Subtil a évalué son budget écotaxe à 15 000 euros par mois. Seules solutions : éviter de multiplier les opérations d'accrochage et de décrochage des remorques

PLAN « ANTIPOLLUTION » À PARIS

Le maire de Paris, Bertrand Delanoë, a rappelé dans son plan antipollution que le périphérique allait être taxé pour les véhicules de plus de 3,5 tonnes, visant par ce biais à exclure les poids lourds en transit. Ils ne sont pas les seuls dans le collimateur. L'élu parisien et sa majorité veulent également interdire les véhicules particuliers et utilitaires de plus de 17 ans ; les poids lourds de plus de 18 ans et les deux-roues de plus

de dix ans (application à partir de septembre 2014), augmenter le nombre de « zones 30 » et abaisser la vitesse sur le périphérique à 70 km/h (contre 80 km/h aujourd'hui). Ce plan a été présenté le 12 novembre au Conseil de Paris. Lequel rappelle que la circulation automobile a baissé de 25 % lors des dix dernières années et que 75 ha de chaussées ont été réaménagées au bénéfice des piétons, vélos et modes propres.

et limiter les kilomètres à vide. À Paris où siège VIR Transport (700 collaborateurs), l'heure est aux interrogations. « Compte tenu du flou qui entoure l'application de la taxe, aucun de mes clients ne semble avoir évalué l'impact de l'écotaxe sur ses coûts », note Gérard Cohen-Boulakia, président de l'entreprise. « Mes donneurs d'ordres font leur budget de fin d'année mais personne ne m'a encore consulté sur l'écotaxe alors que nous les avons déjà informés de son arrivée ». Comment faire admettre à ses clients la nécessité d'augmenter de 10 à 12 % de leurs coûts de transport pour absorber l'écotaxe ? « C'est un casse-tête sachant que c'est déjà difficile de leur faire admettre 1 % à 2 % d'augmentation an-

nuelle », confie Gérard Cohen-Boulakia. Autre question pour les transporteurs redevables de la taxe : que faire en cas d'impayé du client ?

Les chargeurs, directement visés par la taxe par le biais de la répercussion, ne sont pas épargnés par la vague de scepticisme. Raja, spécialisé dans les emballages, a fait ses calculs. Pour ses 370 000 expéditions représentant plus de 1,3 million de colis, le distributeur basé à Roissy (95) fait appel à des messagers, de type Heppner, des sociétés d'affrètements et des expressistes de type Chronopost. « Pour évaluer le coût de l'écotaxe, j'ai effectué plusieurs simulations en prenant la grille tarifaire en vigueur et en calculant, pour chaque commande, la taxe due au prorata des kilomètres parcourus », indique Stéphane Roussel, responsable transport. « Pour 2013, il serait logique d'avoir une ligne tarifaire supplémentaire que nous négocierions. En revanche, dès 2014, ils devront l'intégrer dans leurs tarifs dans le cadre d'une négociation globale », explique le responsable qui réfléchit à livrer ses clients parisiens avec des véhicules « propres », de type camions électriques, afin de limiter l'impact de l'écotaxe (avec le bonus) et les émissions de Co₂.



« Éviter les tronçons payants n'est pas forcément une bonne voie. Les transporteurs sont dans des calculs de rentabilité trop serrés ».

Thierry Servile, délégué régional Ile-de-France chez TLF

Exonérations possibles ?

CERTAINES PROFESSIONS DEMANDENT à être exonérées du paiement de la taxe⁽¹⁾. C'est le cas de la distribution de proximité qui ne peut pas faire l'objet de report modal. Surtout, les grossistes qui livrent directement leurs produits à leurs clients soulèvent le problème de distorsion de concurrence entre leur modèle et celui du cash & carry. « Chaque année, nous achetons et livrons un million de tonnes de denrées qui sont livrées à domicile par nos 1400 poids lourds, typiquement des porteurs de 12 et 16 tonnes de PTAC. À chacune de nos tournées, nous

livrons ainsi une vingtaine de clients. », fait valoir à Antony (92) Alain Schnapper, le directeur technique et logisticien et membre du directoire de Pomona (8 000 collaborateurs). « Nous réalisons 30 à 40 % de notre activité sur l'Ile-de-France », poursuit le dirigeant qui a calculé que le seul transport amont lui coûtera 2 M€. Soit entre 15 % et 20 % du résultat net après impôt ! Ces demandes d'exonération, notamment portées par la confédération française du commerce interentreprises (GCI), ont peu de chance d'aboutir. ■

(1) Voir les sites : www.douanes.gouv.fr ; www.ecomouv.com ; www.developpement-durable.gouv.fr ; www.hal-encp.archives-ouvertes.fr.

(2) D'autres circulaires seront taxées à Bordeaux, Caen, Grenoble, Nantes, Rennes, Dijon... et les pénétantes à Strasbourg, Lille, Lyon...