



Mémoire de fin d'études

64^{ème} promotion

2011

Le Grenelle de l'environnement : quels impacts pour les transporteurs routiers Français ?

Présenté par : Anthony DEUDON

Directeurs de mémoire :

M. Vincent CALTERO

M. Guy THOMAS



REMERCIEMENTS

En préambule de ce dossier, je tiens à remercier l'entreprise PETIT FORESTIER qui m'a accueilli durant ces deux années d'apprentissage et plus particulièrement mon directeur de mémoire professionnel Guy THOMAS qui m'a apporté toutes ses connaissances techniques et son expérience.

Je tiens ensuite à remercier Vincent CALTERO qui a accepté de devenir mon directeur de mémoire école au milieu de ma formation, à la suite de l'arrêt maladie de ma directrice de mémoire initiale Valérie D'HOMMEE, à qui je souhaite un prompt rétablissement. Merci à ces deux personnes pour le temps qu'ils m'ont consacré et pour leurs nombreux conseils avisés.

Pour finir, je voudrais remercier toute l'équipe de l'Ecole Supérieure des Transports pour son professionnalisme.



SOMMAIRE

| | |
|---|-----------|
| INTRODUCTION | 1 |
| PREMIERE PARTIE : LA SITUATION ACTUELLE DU TRANSPORT ROUTIER EN FRANCE | 4 |
| CHAPITRE 1: PETIT HISTORIQUE DU TRANSPORT ROUTIER | 5 |
| CHAPITRE 2: SITUATION DU TRANSPORT ROUTIER FRANÇAIS VIS-A-VIS DES AUTRES MODES DE TRANSPORT | 7 |
| CHAPITRE 3: SITUATION DES TRANSPORTEURS ROUTIERS FRANÇAIS VIS-A-VIS DE LEURS HOMOLOGUES ETRANGERS | 15 |
| DEUXIEME PARTIE : LES DECISIONS DU GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT | 22 |
| CHAPITRE 4: NAISSANCE DU GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT | 23 |
| CHAPITRE 5: LES DECISIONS DU GRENELLE AU NIVEAU DU TRANSPORT DE MARCHANDISES | 27 |
| CHAPITRE 6: LES PRINCIPALES MESURES QUI TOUCHENT LE TRANSPORT ROUTIER | 31 |
| TROISIEME PARTIE : L'IMPACT POUR LES TRANSPORTEURS ROUTIERS FRANÇAIS | 41 |
| CHAPITRE 7: LES CONSEQUENCES POSITIVES POUR LES TRANSPORTEURS ROUTIERS FRANÇAIS | 42 |
| CHAPITRE 8: LES CONSEQUENCES NEGATIVES POUR LES TRANSPORTEURS ROUTIERS FRANÇAIS | 45 |
| CHAPITRE 9: COMMENT S'ADAPTER A CES MESURES ? | 52 |
| CONCLUSION | 58 |
| SOURCES DE DOCUMENTATION | 61 |
| ANNEXES | 64 |
| TABLE DES SIGLES ET DES ABREVIATIONS | 69 |
| TABLE DES ILLUSTRATIONS | 71 |
| TABLE DES MATIERES | 74 |



INTRODUCTION



This work is licensed under the Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage à l'Identique 3.0 non transposé License. To view a copy of this license, visit <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/3.0/> or send a letter to Creative Commons, 444 Castro Street, Suite 900, Mountain View, California, 94041, USA.

Depuis peu, l'Humanité doit faire face au dérèglement climatique prévu par de multiples observateurs dans le monde. Les phénomènes observés, principalement le réchauffement de la température moyenne des océans et de l'atmosphère, deviennent problématiques. Ils vont à terme avoir de graves conséquences sur notre environnement. Selon les observateurs, en l'espace de cinquante ans, la température moyenne a augmenté d'environ 0,60°C et a provoqué un important bouleversement dans notre environnement : fonte des glaciers, augmentation du niveau de la mer, sécheresse par endroits, inondations, dérèglement climatique...

Les prévisions de ces observateurs pour la fin du siècle sont même catastrophiques. D'après une étude du Groupe d'Experts Intergouvernemental sur l'Evolution du Climat (GIEC), la température pourrait d'augmenter de 1,8°C à 4°C et entraîner des conséquences irréversibles pour la population mondiale : une telle augmentation de température peut aller jusqu'à détruire certains écosystèmes, favoriser l'extinction d'espèces, accroître les maladies infectieuses, baisser les ressources en eau potable, amener la migration des peuples subissant le réchauffement de la planète...

Dans cette même étude, le GIEC démontre que « l'homme est très probablement à l'origine du réchauffement climatique ». La mondialisation a entraîné une multiplication de la production et des échanges avec les conséquences que l'on connaît. Devant la situation écologique qui se dégrade au fil du temps, le réchauffement climatique a fait l'objet de réunions entre pays et a débouché sur des accords où les pays s'engageaient à réduire leurs émissions de gaz à effet de serre. Dans la lignée du protocole de Kyoto ratifié en 1997, le gouvernement Français a décidé de créer, dix ans plus tard, le Grenelle de l'environnement afin de mettre en place des outils, des solutions pour diminuer le réchauffement climatique et inscrire la société toute entière dans une démarche écologique.

Le transport routier représente aujourd'hui le quart des émissions de gaz à effet de serre en France. A ce titre, le Grenelle de l'environnement lui consacre une part importante. De nombreuses mesures le concernant sont envisagées pour contribuer à la réduction des gaz à effet de serre.

Par ailleurs, le pavillon Français souffre actuellement d'un manque de compétitivité face à ses homologues étrangers, pour des raisons sociales et fiscales. Les marges réalisées par les transporteurs routiers Français sont faibles et tendues. Les mesures



du Grenelle de l'environnement ne risquent elles pas de les affaiblir encore en peu plus ?

Le report modal est une des mesures phares du Grenelle de l'environnement. Nous pouvons cependant nous demander si ce report modal sera performant à moyen et long terme ? Et, s'il pourra répondre à la demande des clients comme le fait actuellement le transport routier ?

Dans ce cadre, il est légitime de se demander comment, dans un environnement déjà contraignant, les transporteurs routiers Français vont pouvoir s'adapter aux décisions du Grenelle de l'environnement ?

Pour tenter de répondre à cette problématique, nous commencerons par situer la place du transport routier de marchandises actuel sur le territoire Français, le situer vis-à-vis des autres modes de transports, et de comparer le pavillon Français avec ses homologues étrangers.

Ensuite, nous détaillerons les décisions du Grenelle de l'environnement concernant le transport de marchandises.

Enfin nous traiterons des impacts positifs et négatifs engendrés par le Grenelle, avant de montrer comment les transporteurs routiers Français devront s'adapter à ces mesures.



PREMIERE PARTIE : LA SITUATION ACTUELLE DU TRANSPORT ROUTIER EN FRANCE



This work is licensed under the Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage à l'Identique 3.0 non transposé License. To view a copy of this license, visit <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/3.0/> or send a letter to Creative Commons, 444 Castro Street, Suite 900, Mountain View, California, 94041, USA.

CHAPITRE 1: PETIT HISTORIQUE DU TRANSPORT ROUTIER

Depuis la seconde guerre mondiale et le développement économique des 30 glorieuses, le transport routier a montré combien il était incontournable dans les échanges et dans le développement économique d'un pays ou d'une région. Le développement de celui-ci résulte de plusieurs grands moments qui ont fait que le transport routier domine actuellement le secteur des transports.

Dès la libération, il faut alors reconstruire tout un pays affecté par la guerre. Au niveau des infrastructures, le réseau ferré Français est fortement endommagé. Le transport routier va alors tirer profit de la situation et aider à la reconstruction du pays. Avec des camions qui ne cessent de gagner en fiabilité et un réseau routier en pleine expansion (développement des infrastructures routières et création des autoroutes depuis 1946), le transport routier ne cesse de grignoter des parts de marché.

A la fin des années cinquante, nous assistons à une importante croissance dans le secteur : 20 milliards de tonnes-kilomètres transportées par la route en 1960 contre la moitié 5 ans plus tôt. Nous sommes en plein dans les Trente Glorieuses où l'on voit naître une société de consommation. Les produits facturés prennent de l'ampleur dans l'économie au détriment de notre industrie lourde, ce qui favorise naturellement le recours au camion et à l'arrivée des camionnettes.

A la fin des années soixante, les premières grandes plateformes logistiques font leur apparition à Rungis en 1969 puis à Garonor un an après. Au début des années soixante-dix, le transport routier devance le transport ferroviaire et devient le transport numéro 1 avec un trafic d'environ 74 milliards de tonnes-kilomètres. La progression du transport routier va être forte jusque 1980, où la route représente alors 66.5% contre 28.5% pour le fer (source Braudel, Bernardet/Lasserre CCTN 2000).

A partir de 1980, la progression du transport routier a ralenti mais reste significative puisque le transport routier représente aujourd'hui environ 80% des transports effectués sur le territoire Français. Cette part modale extraordinaire est, à peu de choses près, la même depuis plusieurs années.



Le secteur des transports représente aujourd'hui un élément important de l'économie nationale et européenne. Il répond à de nombreux besoins sociaux tels que la mobilité, le tourisme, l'aménagement du territoire, l'approvisionnement des villes. Selon la commission européenne, Le secteur des transports concentre aujourd'hui 4.4% des emplois de l'UE, ce qui représente 8,9 millions d'emplois dont une bonne moitié se situe dans le transport routier. Au niveau de l'activité, les transports représentent près de 7% du PIB et 4,3% de la valeur ajoutée dans l'UE. Plus largement, la logistique représente environ 14% du PIB européen, ce qui démontre l'importance de ce secteur dans l'économie. L'activité de transport dépend entre autres des ordres de l'industrie, de la distribution ou de la vente en gros. La situation générale de l'économie européenne a donc des conséquences directes sur celle du transport.

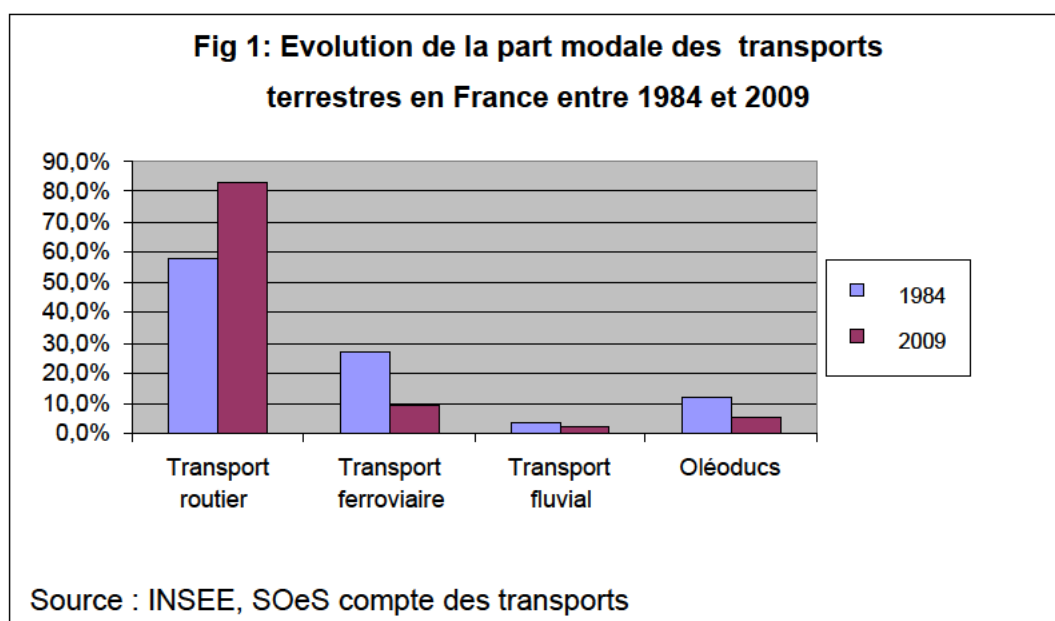


CHAPITRE 2: SITUATION DU TRANSPORT ROUTIER FRANÇAIS VIS-A-VIS DES AUTRES MODES DE TRANSPORT

2.1. La domination du transport routier : Etat des lieux

2.1.1. La prépondérance du transport routier en France

Actuellement, le transport routier est le premier mode de transport utilisé pour transporter des marchandises. Comme cela a été évoqué plus tôt dans un bref historique, le transport routier n'a cessé de croître depuis le XXème pour être aujourd'hui prédominant dans le secteur : sur le territoire Français, le transport routier de marchandises est présent à hauteur de 83,2% en 2009. Bien qu'il ait, comme tout le secteur en général, subi les conséquences de la crise économique mondiale de 2008 avec une chute des transports estimée à 14.3% en 2009, le TRM domine outrageusement les autres modes de transport :



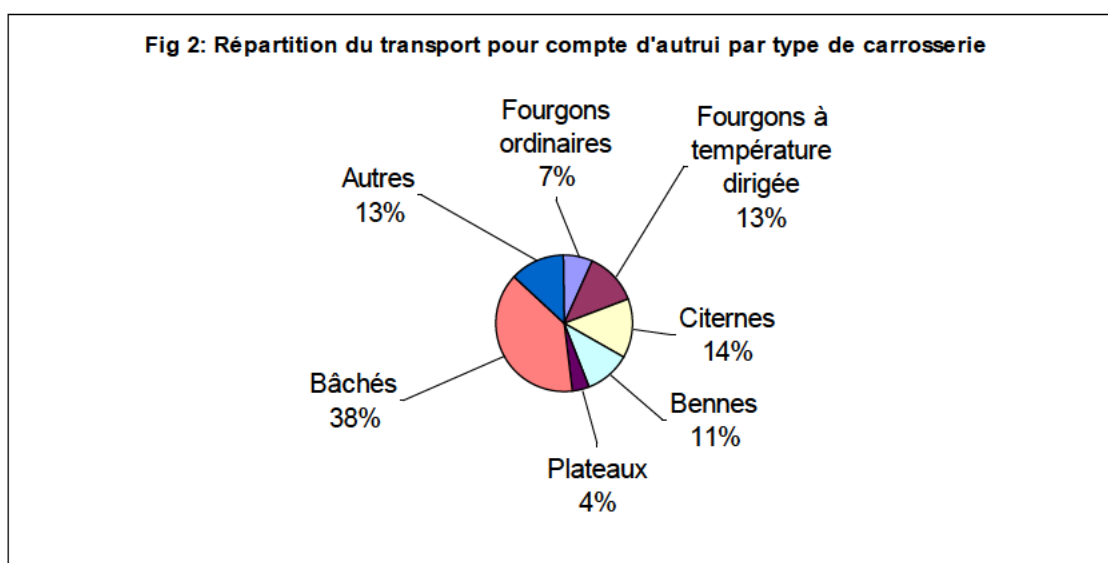
2.1.2. La composition du transport routier

Le transport routier de marchandises se décompose en 2 parties :

- le transport pour compte propre, c'est-à-dire le transport effectué par une entreprise de production de biens ou services pour ses besoins propres.
- le transport pour compte d'autrui, transport effectué par une entreprise de transport pour le compte d'autrui.

Avec 145 milliards de tonnes-kilomètres transportés en 2009 par le pavillon Français, le transport pour compte d'autrui représente environ 83% du transport routier de marchandises.

Nous pouvons ensuite répartir le transport routier par type de carrosserie utilisée. D'après les résultats de l'enquête TRM 2010 effectuée par le Ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, voici la répartition du transport routier de marchandises pour compte d'autrui :



Source : MEEDDM, enquête TRM 2010

Ce graphique illustre parfaitement la diversité de véhicules mais aussi de marchandises à transporter. Le transport routier peut s'adapter à tout moment aux marchandises qu'il doit transporter grâce à une multitude de véhicules adaptés à chaque besoin.

2.2. Les raisons de cette domination

2.2.1. Avantages relief – infrastructures

La domination du transport routier en France s'explique tout d'abord grâce aux infrastructures du réseau Français qui favorisent la route. En effet, le réseau routier et autoroutier Français comportait au 31 décembre 2009 plus d'un million de kilomètres contre seulement 30000 kilomètres pour le réseau ferroviaire et 8500 kilomètres pour le réseau fluvial (données issues des Chiffres clés du transport, mars 2011, Ministère

de l'écologie, du Développement durable, des transports et du logement). L'inégalité présente au niveau des différents réseaux de transports terrestres contribue obligatoirement à la domination du transport routier en France. Tous les pays de l'Europe n'ont pas les mêmes proportions pour leur réseau de transport : c'est le cas par exemple des Pays-Bas qui ont un réseau fluvial très important et dense, ce qui leur permet d'avoir un transport fluvial qui rivalise dans ce pays avec le transport routier.

De plus, les infrastructures alternatives à la route, déjà limitées sur un plan comptable, le sont aussi à d'autres niveaux.

Concernant le réseau fluvial, la majorité des voies navigables de France ne sont pas en mesure de pouvoir contenir des péniches ou convois de grand gabarit. Ce qui diminue en plus la possibilité de recourir au transport fluvial. A titre de comparaison, aux Pays-Bas, la majorité des voies navigables peuvent contenir des grands gabarits.

Pour le réseau ferroviaire, l'écartement des voies ferrées diffère d'un pays à un autre et peut générer des difficultés de franchissement de frontières (Cette différence d'écartement remonte à plusieurs siècles en arrière où l'empereur Napoléon III, pour la France, avait décidé de modifier l'écartement des voies pour éviter de se faire envahir par les étrangers. En effet, à cette époque, le transport ferroviaire était propice aux invasions). De plus, les règles de circulation ferroviaire diffèrent aussi selon les pays et peuvent engendrer des difficultés supplémentaires.

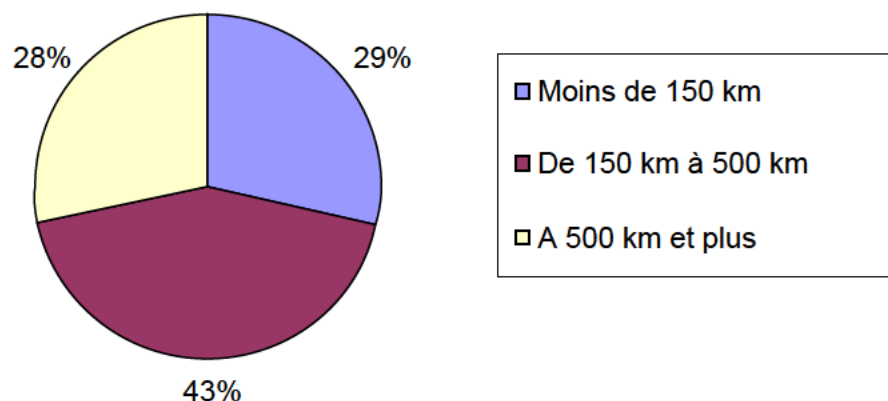
Enfin, le relief Français oblige dans certains cas les transporteurs à acheminer leurs marchandises uniquement par la route. C'est le cas pour le franchissement de montagnes (Les Pyrénées, les Vosges, les Alpes...) que ce soit en empruntant les cols ou alors les tunnels aménagés pour faciliter le transport (tunnel du Mont Blanc).

2.2.2. Des distances de transport souvent courtes

Une autre raison qui pousse à faire appel à la route pour transporter des marchandises se trouve dans les distances de transport. Nous pouvons constater que les demandes de transport se font, dans 29% des cas, pour des distances inférieures à 150km et, dans 43% des cas, pour des distances comprises entre 150 et 500km.



Fig 3: Transports routier de marchandises réalisés en 2009 par le pavillon Français selon la distance parcourue



Source : Ministère, Les chiffres clés du transport – édition 2010

72% des marchandises transportées par le pavillon Français en 2009 ont donc été transportées dans un rayon inférieur à 500km. L'utilisation de modes alternatifs à la route n'est pertinente que pour de longs trajets supérieurs à 600km, voire plus. En dessous de cette distance, les contraintes liées au report modal sont trop importantes pour pouvoir se substituer à la route.

Il s'agit donc d'une raison pour laquelle le transport routier survole les autres modes de transport et ne permet pas de voir en France une augmentation des modes alternatifs à la route.

2.2.3. Avantages techniques

Les avantages techniques apportés par le transport routier sont nombreux.

Le transport routier permet un acheminement « **porte à porte** », du fournisseur au client final. Il s'agit du seul mode de transport qui puisse livrer de la marchandise à n'importe quel endroit. Que ce soit pour le transport fluvial, maritime, ou ferroviaire, cela nécessite la plupart du temps un pré-acheminement et un post-acheminement routier.

Flexibilité et réactivité sont les maîtres mots dans le transport routier. En effet, au niveau de la flexibilité, la route permet à tout moment de s'adapter à la situation plus facilement qu'avec les autres modes de transport : un retard dans la mise à disposition de la marchandise, un changement de destination, une modification du trajet, une

marchandise à livrer plus tard, ou d'autres contraintes ont moins de conséquences pour un transporteur routier que pour les autres modes de transport (horaires de départ et d'arrivée imposés, impossibilité de faire retarder le transport, obligation de se tenir aux informations convenues au préalable...). Quant à la réactivité, un transporteur routier peut s'adapter plus facilement aux aléas de l'exploitation et aux demandes des clients.

Actuellement, bon nombre d'entreprises fonctionnent en flux tendus afin de réduire au maximum les stocks. Cela nécessite souvent que le transporteur doit livrer la marchandise dans des délais les plus brefs possibles pour éviter la rupture de stock. Pour la plupart des transports sur le territoire Français et aussi à l'international, le mode routier génère des **délais de livraison plus courts** que les autres modes de transport. Cela est dû aux durées de manutention perdues lors des ruptures de charges, à l'attente du train, du navire ou de la péniche, et aux temps de transit plus élevés pour ces modes de transport.

Durant un transport tout-route, il n'y a **pas de manutention liée au changement de mode de transport**. La manutention, qui nécessite du personnel ainsi que des moyens techniques, se réduit, le plus souvent, au chargement chez le fournisseur et à la livraison chez le client final. Ces aspects techniques sont fortement réduits dans ce cas.

2.2.4. **Avantage économique**

Lorsqu'un donneur d'ordres, plus communément appelé « chargeur » dans la profession, a besoin de faire appel à un transporteur pour livrer ses marchandises, sa principale préoccupation est de trouver un prix de transport le plus bas possible. En effet, comme dans beaucoup d'autres domaines, la notion de coût est primordiale dans le transport.

Nous avons pu constater précédemment que les transports se font dans la majorité des cas sur des distances inférieures à 500 kilomètres. Dans ce cas, hormis le transport de grandes quantités de marchandises (Vrac par exemple), l'utilisation de modes alternatifs à la route n'est pas pertinente. En effet, les coûts de manutention ainsi que le pré et le post-acheminement alourdissent considérablement la facture d'un transport fluvial ou ferroviaire.



De plus, l'économie actuelle a changé et les entreprises fonctionnent en flux tendus afin de réduire au maximum les stocks. De ce fait, les quantités de marchandises sont réduites et favorisent le transport routier.

2.3. Les contraintes et les limites du transport routier

2.3.1. Augmentation continue du prix du gasoil

Le poste carburant, qui représente aujourd'hui environ 1/3 du coût de revient du transport, est un élément primordial pour les transporteurs. Depuis 1974, la tendance pour le prix des carburants est fortement à la hausse. Cette augmentation du prix des carburants devrait même plutôt s'accélérer au fur et à mesure que nous approcherons de l'épuisement de nos gisements pétroliers. La croissance soutenue des pays émergents contribue à accélérer le mouvement. Voici ci-dessous l'évolution du prix du carburant TTC depuis 1991, d'après le site web France-inflation :

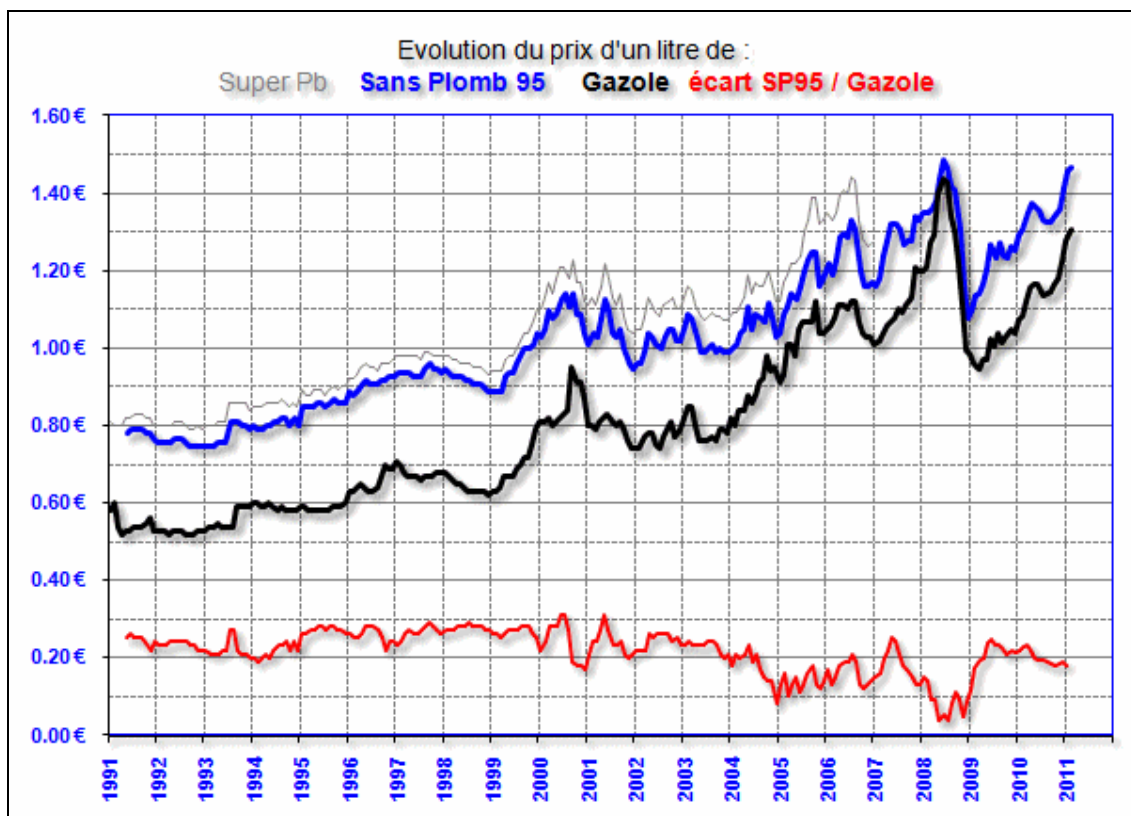


Fig 4 : Source : <http://france-inflation.com/>

Depuis 2006, la loi permet à un transporteur de répercuter de la hausse du coût du carburant dans le prix du transport. Un amendement gouvernemental a été adopté par l'Assemblée nationale le 5 juin 2008 afin d'introduire dans la loi de modernisation de

l'économie, une sanction pénale en cas de non respect de cette obligation (conformément à ce que souhaitait une majorité d'organisations professionnelles).

Cependant, la question de l'augmentation continue du prix du gasoil et à terme de l'épuisement des ressources est problématique. Les constructeurs cherchent des solutions alternatives au moteur thermique et commencent à proposer aux transporteurs des véhicules hybrides voire 100% électrique. Les transporteurs veulent aussi réduire la consommation de carburant, en adoptant par exemple l'Ecoconduite.

2.3.2. Contrainte écologique

L'aspect écologique occupe désormais une place importante dans notre société. L'homme se mobilise pour réduire son impact sur l'environnement et le secteur des transports est particulièrement montré du doigt (cf. chapitre 4).

Et en matière de développement durable, le transport routier est le mode de transport terrestre le plus critiqué. En effet, bien que les camions soient parvenus à réduire considérablement leurs émissions de gaz à effet de serre, le transport routier demeure le mode de transport terrestre le moins écologique.

La consommation de carburant lors d'un transport routier est plus élevée que les autres modes de transport terrestre : à titre de comparaison, pour une même quantité de carburant introduite, un bateau transporte une tonne de marchandise 2 fois plus loin qu'un train et 5 fois plus loin qu'un camion.

En ce qui concerne les capacités de chargement, celles du transport routier sont évidemment les plus faibles : à titre de comparaison, un bateau à grand gabarit utilisé en transport fluvial équivaut à 40 wagons en transport ferroviaire et à 60 camions en transport routier. Plus la capacité de chargement est importante, moins l'émission de gaz à effet de serre par unité de marchandise sera importante.

L'impact écologique du transport routier est un facteur qui peut l'empêcher de progresser, au profit de modes de transports alternatifs « durables » tel que le transport fluvial ou le transport ferroviaire.



2.3.3. Saturation des routes

La mondialisation, la suppression des frontières à l'intérieur de l'Union Européenne, la logistique en flux tendus, l'accroissement démographique, ainsi que de nombreux autres facteurs ont entraîné l'intensification des transports.

La demande croissante de transport engendre au fil du temps une saturation des réseaux de transport. Le réseau routier est le plus impacté : les embouteillages sont de plus en plus nombreux et fréquents.

Cette saturation représente une réelle menace pour le transport routier. En effet, avec la multiplication des embouteillages, les délais de transports sont rallongés et la pollution aggravée.



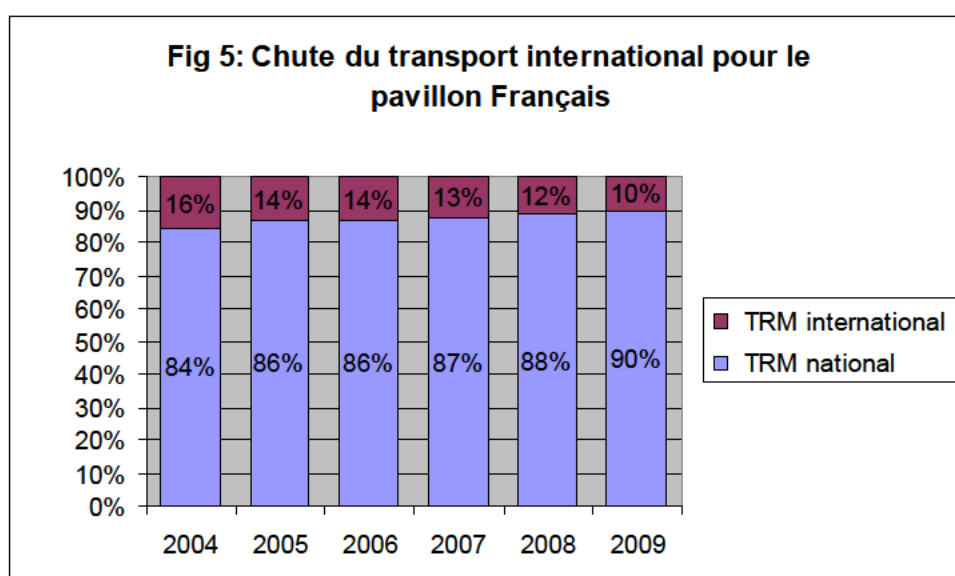
CHAPITRE 3: SITUATION DES TRANSPORTEURS ROUTIERS FRANÇAIS VIS-A-VIS DE LEURS HOMOLOGUES ETRANGERS

3.1. Le pavillon Français concurrencé : Etat des lieux

3.1.1. La chute à l'international

Bien que le transport routier de marchandises soit prépondérant en France comme dans l'ensemble de l'union européenne, il devient extrêmement difficile pour un transporteur Français de faire de l'international. En effet, avec l'élargissement progressif de l'Union Européenne portant désormais à 27 états membres, le pavillon Français ne cesse de perdre en compétitivité vis-à-vis de ses homologues étrangers. Les conditions fiscales et sociales varient fortement selon le pays d'établissement du transporteur. C'est la raison pour laquelle les transporteurs étrangers peuvent proposer à leurs clients des coûts de transports toujours plus bas et dominer le transport international, en cantonnant les transporteurs Français au transport national.

Selon les statistiques du gouvernement, le transport routier international de marchandises a littéralement chuté au cours des 5 dernières années : il est passé de 33 milliards de tonnes-kilomètres en 2004 à 17,6 milliards de tonnes-kilomètres en 2009, soit une baisse de 46,7% (Cf. annexe 1). Il suffit de regarder l'évolution de la part de l'international pour le pavillon Français entre 2004 et 2009 pour s'apercevoir du déclin de cette activité chez les transporteurs Français.



Source : MEEDDM, Le TRM en Europe (2004-2009)

Même pour les transports entre la France et l'Europe, la part du pavillon Français ne cesse de diminuer au fil des ans. En 2009, elle ne représente plus que 13,2% !

3.1.2. Augmentation de la concurrence sur le marché intérieur

3.1.2.1. Définition du cabotage

Le terme « cabotage » est employé pour tout transporteur européen (titulaire d'une licence communautaire) réalisant un transport intérieur dans un autre Etat que celui où Il a son siège social sans y être établi.

Depuis le 14 mai 2010, une nouvelle version du cabotage est entrée en vigueur dans l'ensemble des Etats membres de l'UE, suite au décret n°2010-389 du 19 avril 2010 relatif au cabotage dans les transports routiers et fluviaux. L'article 8 du règlement européen n°172/2009 du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route limite l'exercice du cabotage aux trois conditions cumulatives :

- consécutif à un transport international.
- durée maximale de séjour de 7 jours.
- Au maximum 3 prestations de cabotage.

La commission de Bruxelles veut aller plus loin puisqu'elle souhaite appliquer une libéralisation des flux dès 2014 avec toutes les conséquences que cela pourrait avoir pour les transporteurs routiers Français.

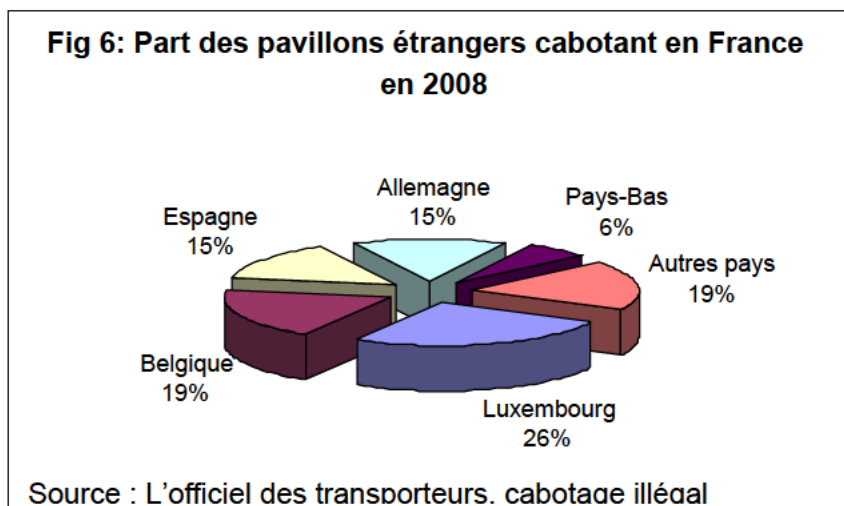
3.1.2.2. L'augmentation continue du cabotage en France

Le manque de compétitivité des transporteurs routiers Français les ayant contraints à « abandonner » le transport international au profit de leurs homologues étrangers entraîne des répercussions, de plus en plus importantes chaque année, pour le transport intérieur de marchandise. Le transport intérieur Français est désormais concurrencé, avec une augmentation du cabotage des transporteurs étrangers qui ne cesse d'augmenter chaque année. Bien qu'elle soit minime, avec environ 4% du TRM en France en 2009(cf. annexe 1), la part du cabotage en France a presque doublé en 5 ans, puisqu'elle représentait environ 2% en 2004. Contrairement à la totalité du transport routier de marchandise en France qui a baissé de 13.5% de 2008 à 2009 en raison de la crise économique, le cabotage en France est passé de 5.6 milliards de



tonnes-kilomètres en 2008 à 6.2 milliards de tonnes-kilomètres en 2009, soit une augmentation de 10% !

Dans un dossier spécial qui concernait le cabotage illégal en France (N°2598 du 20 mai 2011), l'officiel des transporteurs avait représenté la part des pavillons étrangers cabotant en France en 2008. Selon l'enquête TRM 2008, les pays qui cabotent le plus en France sont le Luxembourg (26%), la Belgique (19%), l'Espagne ainsi que l'Allemagne (15% chacun).



Nous pouvons constater que ce sont les pays frontaliers de la France qui représentent la majorité du cabotage avec 80%. Les transporteurs de l'Europe de l'Est (Pologne, République Tchèque, Lituanie...) ne représentent encore qu'une faible partie du cabotage en France mais continuent chaque année à prendre des parts de marché à leurs homologues. L'exemple de la Pologne est significatif : depuis son autorisation à caboter en France (à partir du 1^{er} mai 2009), la part du pavillon polonais a doublé en 2 ans !

3.2. Les raisons de la domination des transporteurs étrangers

La politique commune des transports a organisé depuis le début des années 1990 la libéralisation progressive du transport routier en Europe afin d'éliminer les restrictions à l'égard du transporteur, dès lors que celui-ci est établi dans un état membre. Le transport international avec les formalités simplifiées ainsi que le cabotage ayant été autorisé dans l'Union Européenne ont permis une certaine accession des transporteurs étrangers aux marchés Français. A l'heure d'aujourd'hui, les transporteurs étrangers dominent le transport en Europe et représentent un gros risque quant à la pérennité des entreprises françaises de transport routier de marchandises.

3.2.1. Distorsion fiscale et sociale dans l'UE

L'union Européenne promeut une liberté des transports à l'intérieur de la zone euro mais n'est absolument pas harmonisée que ce soit sur le plan fiscal ou sur le plan social. De ce fait, cela engendre des problèmes au niveau de la concurrence entre chaque pays de l'Union.

Pour illustrer le manque de compétitivité du pavillon Français nous allons comparer les coûts de travail d'un chauffeur routier Français avec un pays souvent rival en terme de performance économique en Europe qui est l'Allemagne et un pays souvent cité comme faisant de la concurrence déloyale aux transporteurs Français, la Pologne :

| Poste | Unité | France | Allemagne | Pologne |
|---------------------------------------|----------------|--------|-----------|---------|
| Salaire | €/mois | 2173 | 2734 | 820 |
| Charges patronales | % | 38 | 25 | 23 |
| Défraiement en moyenne par jour | €/jour | 38 | 20 | 25 |
| Coût total annuel | €/an | 44173 | 45463 | 20000 |
| Temps de travail hebdomadaire | heures/semaine | 49.6 | 56.5 | 56.5 |
| Nombre de semaines travaillées par an | Semaines /an | 42 | 42 | 44 |
| Temps de travail annuel | Heures/an | 2100 | 2373 | 2040 |
| Temps de conduite annuel | Heures/an | 1554 | 1890 | 1920 |
| Coût d'une heure de travail | €/heure | 21 | 19.2 | 5.6 |

Fig 7 : Source : étude CNR « Allemagne », 2007



Grâce à ce tableau, nous pouvons tirer les conclusions suivantes :

- Le coût annuel que représente un chauffeur Français (salaire, charges sociales...) est très élevé. Il représente plus du double de son homologue Polonais.
- Les charges patronales pour un transporteur routier Français sont très élevées : celles-ci représentent 38% du salaire contre 25% pour un Allemand et 23% pour un Polonais.
- La durée hebdomadaire du temps de travail d'un chauffeur Français est bien plus basse que pour un Allemand ou un Polonais. Bien que la Réglementation Sociale Européenne (règlement européen 561/2006) harmonise les temps de conduite et de repos d'un conducteur de l'Union Européenne, il n'existe pas encore d'harmonisation au niveau du code de travail. De ce fait, la durée ainsi que les conditions de travail varient d'un pays à l'autre.
- Au final, le coût d'une heure de travail d'un chauffeur Français s'élève à 21€ contre 19,2€ pour un chauffeur Allemand et 5,6€ pour un chauffeur Polonais. C'est une réalité, pour la même prestation réalisée, le coût de la main d'œuvre Française sera plus de 3 fois supérieur à celui de la main d'œuvre Polonaise. En sachant que la main d'œuvre représente environ 30% du prix du transport, le manque de compétitivité du transport routier Français vis-à-vis de ses homologues étrangers est démontré.

Le coût de revient d'une prestation de transport étant beaucoup plus bas pour les transporteurs étrangers, ces derniers peuvent donc proposer à leurs clients des prix de transports largement inférieurs à ceux proposés par les transporteurs Français.

C'est la raison principale pour laquelle le pavillon Français chute à l'international. En effet, dans une opération de transport international, les transporteurs Français ne peuvent plus rivaliser avec leurs homologues étrangers dans une époque où les donneurs d'ordre ne cessent de vouloir réduire leurs dépenses liées au transport.

Depuis la libéralisation du cabotage (qui suit un des fondements de l'Union Européenne, à savoir la liberté de transport au sein de la zone Euro), la concurrence est davantage accrue sur le marché intérieur dans le transport routier de marchandises. Avec la possibilité donnée à un transporteur étranger de caboter dans un pays à la suite d'un transport international, l'accès au marché intérieur est favorisé



et davantage accentué. Ces derniers, dans l'optique d'optimiser leurs transports, ont recours au cabotage et peuvent donc proposer des prix de transport largement plus bas que si c'était un transporteur Français qui avait effectué la prestation. Le donneur d'ordre Français, toujours dans un souci de tirer les prix de transport vers le bas, préférera dans la majorité des cas le transport au plus offrant, c'est-à-dire au transporteur étranger.

3.2.2. Réglementations différentes

Bien que les distorsions sociales et fiscales soient la principale raison du déclin des transporteurs Français au profit de leurs homologues étrangers, d'autres réglementations divergent selon le pays et viennent accroître la concurrence.

La réglementation du code de la route n'est pas harmonisée et diffère selon le pays où l'on se trouve. On peut penser que le code de la route, qui doit être appliqué de la même manière par tout le monde dans le pays emprunté, ne peut donc engendrer aucune différence. Ce n'est pas totalement vrai :

La longueur ainsi que la Masse Maximale Autorisée d'un véhicule (ou ensemble de véhicules) varient selon les pays de l'Union Européenne (cf. annexe 2).

La longueur maximale autorisée est sensiblement la même pour tous les pays de l'UE, avec 16.50m pour un véhicule articulé et 18.75m pour un train routier, à l'exception de la Suède (25.25m / 24m) ainsi que la Finlande (25.25m pour le train routier).

La Masse Maximale Autorisée diverge davantage selon le pays emprunté. Dans le cas d'un véhicule articulé de 5 essieux, la MMA se limite en France à 40t (voire 44t chapitre 7.3.3) contre 44t dans de nombreux pays de l'UE. Celle-ci peut même aller jusqu'à 50t aux Pays-Bas et 60t en Suède.

Le transport national représente depuis longtemps la majorité des opérations effectuées par les transporteurs Français. Ces derniers se sont donc limités à la réglementation Française, qui est de loin la plus restrictive. C'était très difficile pour eux de s'adapter aux autres réglementations lors d'un transport international. A contrario, c'est beaucoup plus facile pour un pays autorisé à transporter plus à limiter son chargement en France.



Dans ce contexte de contraintes économiques, de distorsions réglementaires et de concurrence sur les prix, nous allons passer en revue les dispositions du Grenelle de l'environnement et celles plus particulières qui touchent directement les transporteurs routiers Français de marchandises.



This work is licensed under the Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage à l'Identique 3.0 non transposé License. To view a copy of this license, visit <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/3.0/> or send a letter to Creative Commons, 444 Castro Street, Suite 900, Mountain View, California, 94041, USA.

DEUXIEME PARTIE : LES DECISIONS DU GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT



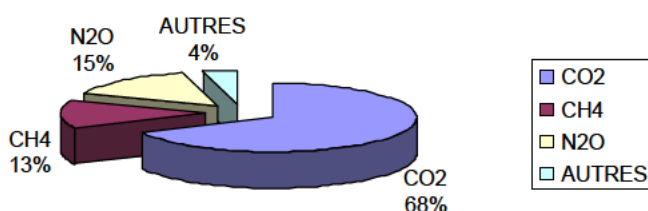
This work is licensed under the Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage à l'Identique 3.0 non transposé License.
To view a copy of this license, visit <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/3.0/>
or send a letter to Creative Commons, 444 Castro Street, Suite 900, Mountain View, California, 94041, USA.

CHAPITRE 4: **NAISSANCE DU GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT**

4.1. Le Grenelle de l'environnement : la suite logique du protocole de Kyoto

En décembre 1997, à l'issue de la troisième réunion des pays signataires de la convention de Rio (Adoptée lors du « sommet de la Terre », cette convention a pour but d'assurer la conservation de la diversité biologique, l'utilisation durable de ses éléments et le juste partage des avantages découlant de l'exploitation des ressources génétiques.), 38 pays industrialisés se sont engagés à réduire les émissions de six gaz à effet de serre en signant le Protocole de Kyoto : CO₂, CH₄, N₂O, HFC, PFC, SF₆. Le graphique ci-dessous, qui reprend les chiffres de l'étude CITEPA, indique la part de chaque gaz à effet de serre rejetés en 2009 pour la France. Nous pouvons nous apercevoir que le CO₂ est le gaz majoritairement responsable du réchauffement climatique :

Fig 8: Contribution des différents gaz à effet de serre au réchauffement climatique pour l'année 2009 en France

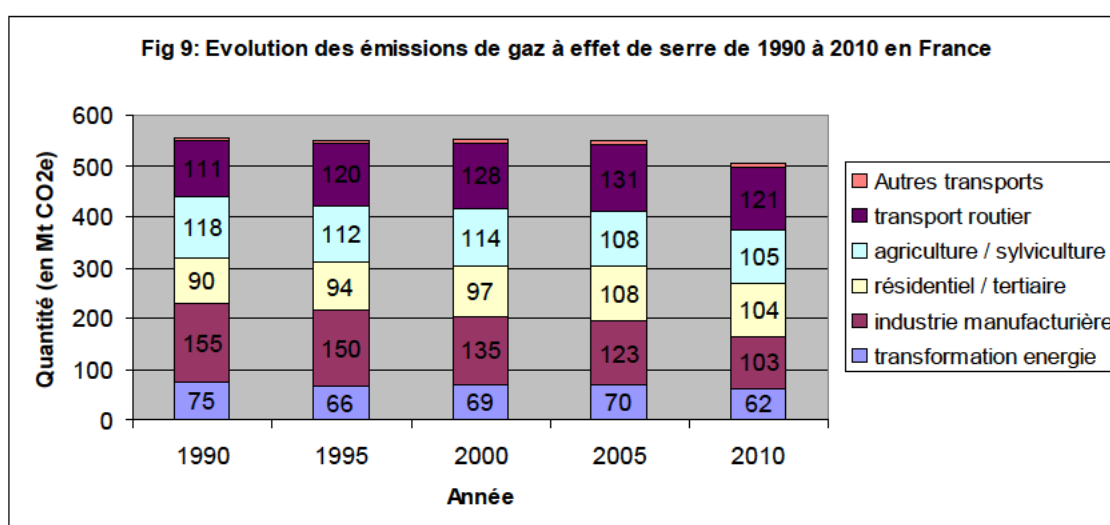


Source : étude CITEPA, Substances relatives à l'accroissement de l'effet de serre

Ces pays industrialisés se sont engagés sur une réduction de leurs émissions de 5,2% en moyenne entre 2008 et 2012 par rapport au niveau de 1990. Les pays en développement sont exemptés d'engagements chiffrés afin que leur développement ne soit pas remis en cause. Pour entrer en vigueur, ce protocole devait être ratifié par plus de 55 pays totalisant plus de 55% des émissions de gaz à effet de serre. L'Union Européenne et de nombreux autres pays ont ratifié le protocole en 2002. La France s'est engagée à ne pas émettre en 2010 plus de gaz à effet de serre qu'elle n'en émettait en 1990, soit 563,9 millions de tonnes équivalent CO₂. La Russie a ratifié l'accord fin 2004 ce qui a déclenché l'entrée en vigueur du protocole. En 2007,

l'Australie l'a ratifié. Les Etats– Unis en revanche se sont retirés du protocole depuis 2001. Pour respecter le protocole de Kyoto, l'Union Européenne a mis en place un programme d'actions et un système d'échange des droits d'émission des gaz à effet de serre.

Le Grenelle de l'environnement s'inscrit donc dans la lignée du protocole de Kyoto où le gouvernement Français s'implique fortement pour réduire les gaz à effet de serre. Nous pouvons remarquer que la France respecte complètement le protocole de Kyoto puisqu'elle a émis moins de gaz à effet de serre en 2010 qu'en 1990, avec 503 Tg CO₂e contre 556 CO₂e vingt ans plus tôt.



Source : étude CITEPA, Substances relatives à l'accroissement de l'effet de serre

4.2. Lancement du Grenelle

Pendant la campagne présidentielle de 2007, les associations de protection de la nature se sont mobilisées pour faire part de la situation écologique qu'elles estiment urgente. Grâce à l'influence du Pacte Ecologique de la Fondation Nicolas Hulot (FNH), elles y sont parvenues, étant notamment reçues par les candidats. C'est à cette occasion (en mars 2007) que M. Sarkozy s'est engagé, s'il était élu, à convoquer un Grenelle de l'Environnement.

Nous sommes actuellement dans une période où l'aspect écologique devient de plus en plus important, de par la dégradation de notre environnement. Chacun veut s'occuper des difficultés causées par la pollution, du dérèglement climatique, etc. La prise en compte de l'environnement doit devenir l'un des déterminants de nos

décisions. Le développement durable doit reposer sur trois piliers : le social, l'économique et l'environnement. Le Grenelle doit donc être le moment où le troisième pilier est, enfin, mis au niveau des deux autres. Ce qui signifie que le Grenelle doit être le moment où s'instaure, dans la durée, le dialogue environnemental comme existe le dialogue social.

Récemment élu président de la république Française, Nicolas Sarkozy va tenir ses promesses et engager un processus de concertation nationale sans précédent : le Grenelle de l'environnement. Baptisé en référence aux accords sociaux de Grenelle qui ont conclu les grandes grèves de mai 1968, le Grenelle de l'environnement a été lancé en juillet 2007 par le Ministre de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire, Jean Louis Borloo, à la demande du président de la république.

4.3. Le mécanisme du Grenelle

Le processus du Grenelle de l'environnement se décompose chronologiquement en deux volets que sont la loi-cadre « Grenelle I » et la loi de mise en œuvre dite « Grenelle II ».

4.3.1. La loi-cadre dite « Grenelle I »

Durant plusieurs mois, des groupes de travail ont été instaurés afin de définir la loi cadre, appelée « Grenelle I ». Ces groupes, composés de représentants de l'Etat, des collectivités territoriales, d'organisations non gouvernementales et de certains employeurs et salariés, ont travaillé sur six thèmes différents.

Le parlement a adopté la loi n° 2009-967 le 3 Août 2009. Appelée « Grenelle I », cette loi de programmation est relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement. Elle reprend l'essentiel des 268 engagements des parties prenantes au Grenelle de l'environnement.

Cette loi de programmation comprend 57 articles et se divise en 6 titres :

- Lutte contre le changement climatique.
- Biodiversité, écosystèmes et milieux naturels.
- Prévention des risques pour l'environnement et la santé, prévention des déchets.
- Etat exemplaire.



- Gouvernance, information et formation.
- Dispositions propres à l'outre-mer.

4.3.2. La loi de mise en œuvre dite « Grenelle II »

La loi n° 2010-788 relative à la mise en œuvre du Grenelle appelée « Grenelle II » a été adoptée le 12 juillet 2010, elle est le prolongement de la loi « Grenelle I ». Elle porte engagement national pour l'environnement. Il s'agit d'une véritable boîte à outils qui doit permettre d'atteindre les objectifs fixés par le « Grenelle I ».

Composée de 257 articles, cette loi comporte six titres dont un comporte uniquement les transports.

4.3.3. Autres prolongements du Grenelle

Hormis les lois « Grenelle I et II », d'autres lois intègrent les engagements du Grenelle de l'environnement :

- Lois de finances
- Loi sur la responsabilité environnementale
- Loi OGM
- Loi d'organisation et de régulation des transports ferroviaires

Le processus du Grenelle s'est ensuite prolongé avec des « Grenelle sectoriels » comme le « Grenelle des ondes » ou le « Grenelle de la mer » sans pour autant avoir un processus d'élaboration comparable à celui du Grenelle I.

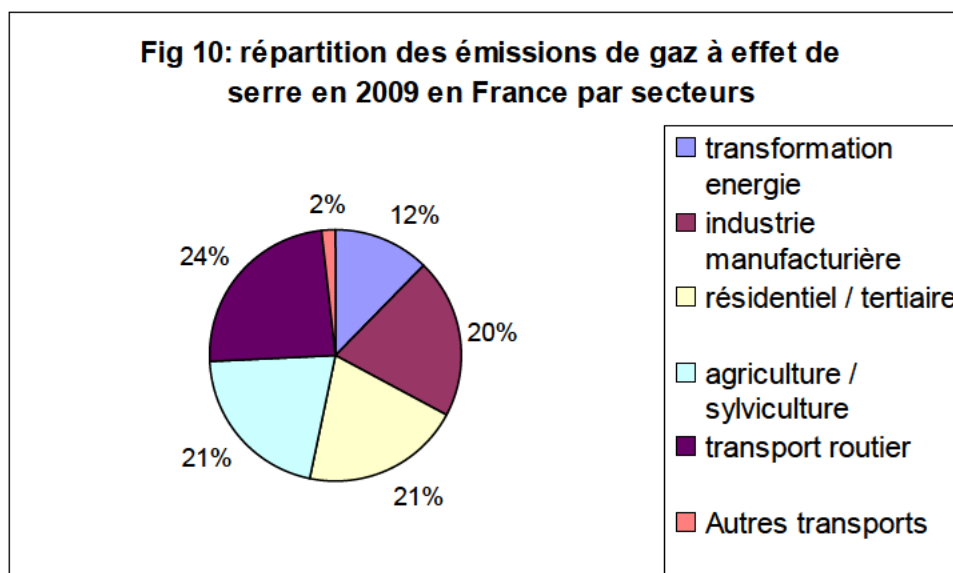
La mise en œuvre concrète du « Grenelle de l'environnement » nécessite la publication de nombreux actes réglementaires. La loi « Grenelle II » prévoit à elle seule 201 décrets d'application dont pas moins de 50 ont été jugés prioritaires par le ministère du développement durable. Un comité de suivi des décrets d'application de la loi « Grenelle II » a été mis en place le 15 décembre 2010 afin de vérifier que les décrets seront pris dans les délais et conformément au texte de la loi.



CHAPITRE 5: LES DECISIONS DU GRENELLE AU NIVEAU DU TRANSPORT DE MARCHANDISES

5.1. Grenelle I

La loi « Grenelle I » a pour objectif, dans le domaine des transports, de réduire les émissions de gaz à effet de serre de 20% d'ici à 2020, afin de les ramener à cette date au niveau qu'elles avaient atteint en 1990. Contrairement à l'ensemble des émissions de gaz à effet de serre qui ont diminué entre 1990 et 2010, ces émissions ont augmenté pour les transports avec 121 Tg CO₂e contre 111 CO₂e vingt ans plus tôt, soit une augmentation de 9%. Le secteur du transport représente plus de 25% des émissions totales de gaz à effet de serre et devient le secteur le plus polluant, devant même l'industrie qu'il a dépassée ! (cf. Fig. 9)



Source : étude CITEPA, Substances relatives à l'accroissement de l'effet de serre

Le gouvernement souhaite faire évoluer la part modale du non-routier et non-aérien de 14% à 25% à l'échéance 2022. Par ailleurs, l'accent est mis plus particulièrement sur les axes suivants :

Pour le transport ferroviaire, l'objectif principal est de moderniser le réseau ferroviaire et le développer davantage. Il faut aussi proposer d'autres offres ferroviaires pour donner une alternative au transport aérien. Enfin, il faut continuer à développer le réseau de lignes ferrées à grande vitesse.

Pour le transport fluvial, un important plan de restauration et de modernisation du réseau fluvial Français est proposé.

Concernant le transport maritime, les principaux objectifs seront d'améliorer la compétitivité des ports dans la concurrence internationale et d'améliorer leur desserte multimodale. De plus, le développement des lignes d'autoroutes de la mer sur la façade atlantique ainsi que sur la façade méditerranéenne est à prévoir.

Le transport routier a quant à lui de nombreuses mesures à entrevoir :

- Mettre en place des études afin d'améliorer les performances environnementales des poids lourds, notamment en terme de consommation de carburant.
- Mettre en place des péages sans arrêt.
- Afficher les émissions de gaz à effet de serre des prestations de transports.
- Prélever une écotaxe sur les poids lourds circulant sur le réseau national voire départemental.

Au niveau du transport de marchandises, la priorité se trouve dans le développement de l'usage du transport fluvial, ferroviaire et maritime.

5.2. Grenelle II

La loi « Grenelle II » incite au développement des transports non polluants ainsi qu'au développement des modes alternatifs à la route. Elle modifie par ailleurs le régime des péages autoroutiers et institue la possibilité de créer des péages urbains.

5.2.1. Mesures relatives aux péages autoroutiers

La perception des péages applicables aux véhicules de transport de marchandises par la route doit être effectuée sans discrimination directe ou indirecte en raison de la nationalité du transporteur, de l'immatriculation du véhicule, de l'origine ou de la destination du transport (article 60).

L'intérêt est de lutter contre les dommages causés à l'environnement, de résorber la congestion du trafic, de réduire au minimum les dommages causés aux infrastructures, de favoriser leur optimisation optimale et d'améliorer la sécurité routière.



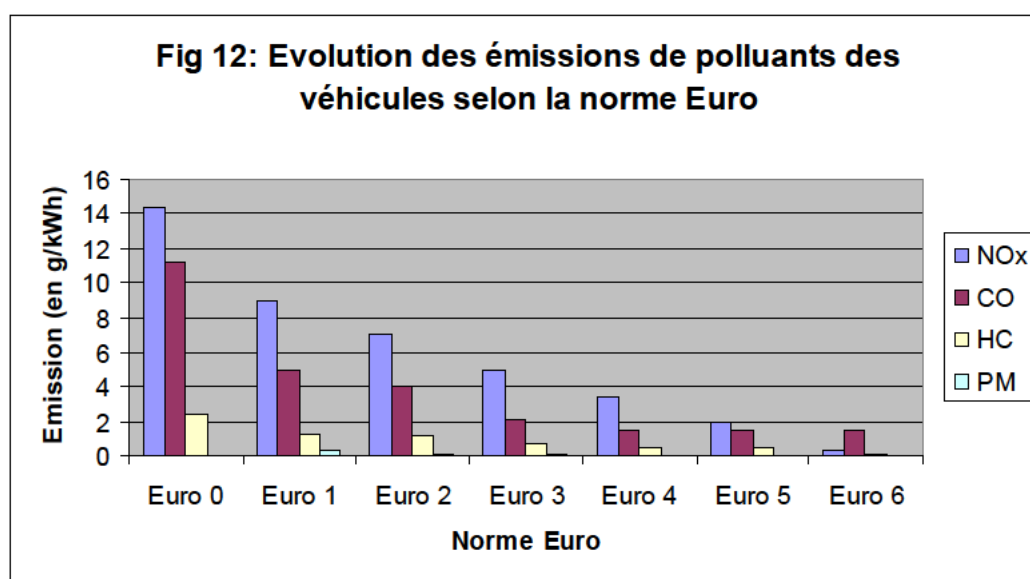
Les péages concernés sont ceux portant sur les véhicules de transport de marchandises de plus de 3.5 tonnes de Poids Total Autorisé en Charge (PTAC). Les péages sont ensuite modulés en fonction de la classe d'émission EURO du véhicule:

| Fig. 11 : NORMES EURO | | | | | | | |
|------------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|----------|
| | Euro 0 | Euro 1 | Euro 2 | Euro 3 | Euro 4 | Euro 5 | Euro 6 |
| Date de mise en application | 1/10/90 | 1/10/93 | 1/10/96 | 1/10/01 | 1/10/06 | 1/10/09 | 31/12/13 |
| NOx (Oxydes d'azotes) | 14,4 | 9 | 7 | 5 | 3,5 | 2 | 0,4 |
| CO (Monoxyde de carbone) | 11,2 | 4,9 | 4 | 2,1 | 1,5 | 1,5 | 1,5 |
| HC (Hydrocarbures imbrûlés) | 2,4 | 1,23 | 1,1 | 0,66 | 0,46 | 0,46 | 0,13 |
| PM (Particules) | | 0,36 | 0,15 | 0,13 | 0,02 | 0,02 | 0,01 |

Source : MEEDDM / DGITM

Emission exprimée en g/kWh

Les émissions polluantes des poids lourds sont encadrées depuis 1990 par des directives européennes de plus en plus contraignantes, avec l'introduction des normes Euro. Comme nous pouvons le constater dans le graphique ci-dessous, les émissions de gaz à effet de serre ont très fortement été réduites en 20 ans. Un véhicule Euro 5 pollue environ 10 fois moins qu'un véhicule Euro 0 :



Source : MEEDDM / DGITM



5.2.2. Mesures relatives au développement des modes alternatifs à la route

La loi « Grenelle II » favorise l'intermodalité des transports de marchandises. Par exemple, le certificat de sécurité permettant l'accès à un port vaut également pour l'utilisation des voies ferrées de ce port (article 61).

5.2.3. Expérimentation des péages urbains

Cette mesure, soumise à des conditions très strictes, est réservée aux agglomérations volontaires. Il est possible d'instituer, pour 3 ans, une tarification des déplacements effectués au moyen de véhicules terrestres à moteur. Appelée « péage urbain », cette mesure se fait à titre expérimental et émane de la demande de l'autorité organisatrice des transports urbains. Il s'agit de limiter la circulation automobile et de lutter contre la pollution ainsi que les nuisances environnementales.

Son produit est affecté à cette même autorité organisatrice des transports et sert à financer les actions mentionnées au plan de déplacements urbains.

Cela s'applique aux agglomérations de plus de 300 000 habitants dotées d'un plan de déplacements urbains approuvé. Cela s'applique aux véhicules terrestres à moteur franchissant les limites d'un périmètre géographique ou circulant sur des voies terrestres déterminées.

Les expérimentations sont autorisées par décret en conseil d'Etat. Les collectivités ou groupements de collectivité doivent établir une étude d'impact préalable à charge et à décharge du projet de péage urbain et réaliser une concertation avec l'ensemble des parties concernées. Le péage urbain ne peut être instauré qu'après la mise en place d'infrastructures et de services de transport collectif susceptibles d'accueillir le report du trafic lié à l'instauration du péage (article 65).



CHAPITRE 6: LES PRINCIPALES MESURES QUI TOUCHENT LE TRANSPORT ROUTIER

6.1. L'Ecotaxe poids lourds

6.1.1. Les objectifs

L'Ecotaxe poids lourds consiste à faire payer au poids lourds de plus de 3.5 tonnes l'usage de la quasi-totalité du réseau routier national non concédé (actuellement gratuit) et de certaines routes départementales ou communales susceptibles de subir de ce fait un report significatif de trafic.

Les objectifs visés sont les suivants :

- Réduire les impacts environnementaux du transport routier de marchandises en pesant sur le choix des chargeurs par une meilleure imputation à ce mode de transport de ses coûts réels.
- Rationaliser à terme le transport routier sur les courtes et moyennes distances (réduire le nombre de déplacements à vide, augmenter la charge transportée, mieux répartir le trafic entre le réseau concédé et le réseau non concédé, optimiser les processus de production de biens afin de réduire le transport).
- Dégager des ressources pour financer de nouvelles infrastructures qui répondent à la politique de transport durable, dans une perspective multimodale.

6.1.2. La mise en œuvre de l'Ecotaxe

6.1.2.1. Les redevables

L'Ecotaxe poids lourds est applicable à tous les véhicules de transport de marchandises dont le poids total autorisé en charge ou, pour les véhicules articulés, le poids total roulant autorisé est supérieur à 3.5 tonnes, conformément à la directive Eurovignette.

La nouvelle directive Eurovignette, une réécriture de celle de 1999, vient d'être adoptée par le conseil de l'UE le 12 septembre 2011. Les Etats membres de l'UE ont deux ans pour instaurer cette directive qui acte le principe de « pollueur-payeur. Il consiste à faire payer plus aux péages autoroutiers les véhicules qui polluent



davantage. Cette directive permettra aussi à la France d'avoir le cadre juridique adapté pour implanter l'écotaxe.

Le nombre de véhicules concernés par l'Ecotaxe pour l'année de mise en service est estimé à 800000 dont 200000 immatriculés à l'étranger.

Ces véhicules devront disposer d'un équipement électronique embarqué. Cette obligation s'imposera dès l'entrée en vigueur de la taxe sur tous les poids lourds Français. Pour les poids lourds immatriculés à l'étranger, cette obligation ne vaudra uniquement lorsqu'ils circuleront sur le réseau taxable.

6.1.2.2. *La tarification*

L'écotaxe poids lourds se calculera sur la base de la distance parcourue calculée au préalable par la sommation de longueurs de sections élémentaires prédéterminées. Le réseau taxable sera donc découpé en sections de tarification. A chaque section de tarification est associé un point de tarification dont le franchissement entraîne le fait générateur de l'écotaxe.

Le taux kilométrique applicable sera fixé en fonction du nombre d'essieux du véhicule, de son PTAC ou PTR, et de la classe d'émission EURO de celui-ci (dans le but d'encourager l'usage de véhicules moins polluants).

Le taux kilométrique sera compris entre 0,025€ et 0,20€ par kilomètre soit un taux kilométrique moyen pondéré toutes catégories et classes confondues de 0,12€ par kilomètre. La taxe sera répercutée aux chargeurs en pied de facture. Une minoration de 25% sera appliquée dans les départements les plus périphériques au sein de l'espace européen. De plus, des abattements pourront également être proposés aux redevables abonnés, dans la limite des 13% prévus par la directive « Eurovignette ».

6.1.2.3. *Dispositif de perception de la taxe*

En raison de la complexité technologique et de la priorité donnée au délai de mise en place du dispositif de perception de la taxe, l'Etat a choisi de recourir à un contrat de partenariat. L'appel d'offres de l'Etat qui avait retenu la société de projet 'Ecomouv' (détenue à 70% par Autostrade, 11% par Thales, 10% par SNCF, 6% par SFR et 3% par Steria) pour collecter l'écotaxe à l'horizon 2013 a été annulé en mars dernier par le tribunal administratif de Cergy-Pontoise, mettant en cause l'Etat pour conflit d'intérêts. Dans un arrêt du 24 juin 2011, le conseil d'état a annulé la décision du tribunal



administratif de Cergy-Pontoise et valide donc l'attribution du contrat à Autostrade. Le contrat entre l'Etat et Autostrade a été signé le 29 septembre 2011.

Conformément aux dispositions du III de l'article 153 de la loi de finances de 2009 et à celles de l'ordonnance n° 2004-559 du 17 juin 2004 sur les contrats de partenariat, l'Etat confie à Ecomouv' les missions suivantes :

- Thalès doit fournir le système de contrôle des véhicules assujettis à l'Ecotaxe.
- Steria est en charge de la mise en œuvre des systèmes centraux de gestion financière et technique ainsi que du système de relation client.
- SFR doit mettre à disposition ses réseaux et services de télécommunication fixe et mobile requis par le système d'Ecotaxe.
- Le groupe SNCF doit assurer la logistique des équipements embarqués distribués par Ecomouv' ainsi que les opérations de maintenance terrain.
- Autostrade a pour rôle de fournir le système de collecte (y compris les équipements embarqués), l'infrastructure technique (points de vente et bornes automatiques). La maîtrise globale de l'opération est du ressort d'Autostrade.

Le montant annuel brut de la taxe à collecter est estimé à 1,26 milliards d'euros à l'entrée en vigueur de l'écotaxe.

6.1.2.4. La consistance du réseau taxable

La loi de finances pour 2009 indique que l'écotaxe poids lourds concerne l'ensemble des autoroutes et routes du réseau national à l'exception des sections d'autoroutes et routes soumises à péage et des itinéraires sur lesquels le niveau de trafic poids lourds est particulièrement bas (hormis les itinéraires du réseau transeuropéen (définition sens parlement) qui seront taxés quel que soit le niveau de trafic). De ce fait, tout itinéraire local en concurrence avec une autoroute concédée et tout itinéraire national ne faisant pas partie du réseau de transport européen ayant un trafic moyen journalier inférieur à 800 poids lourds par jour (2 sens de circulation confondus) n'est pas taxable.

Les routes des collectivités territoriales qui pourraient subir un report significatif en provenance d'autoroutes à péages ou de routes soumises à l'écotaxe seront, d'après la loi de finance de 2009, soumises au prélèvement de cette taxe.



Le réseau soumis à l'écotaxe devrait totaliser entre 10000 et 15000 kilomètres. La carte ci-dessous indique les axes où va être appliquée l'Ecotaxe. Cette cartographie résulte du décret 2011-910 du 27 juillet 2011, relatif au réseau taxable. Les axes en rouge représentent les routes nationales et les axes en jaune les routes départementales :

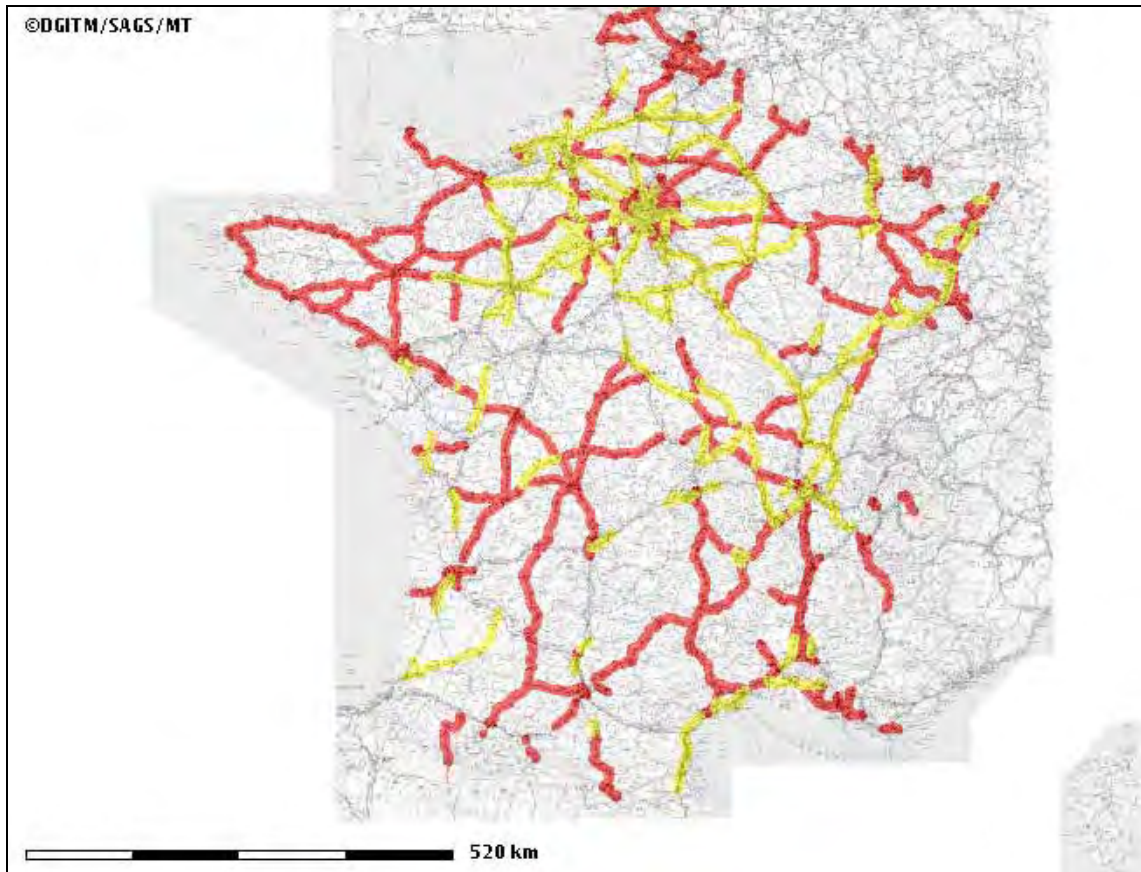


Fig 14 : Source : DGITM, 2011.

Le réseau taxable initial sera susceptible d'évoluer au fil du temps pour tenir compte de l'établissement de déviations temporaires, de la mise en service de nouveaux itinéraires ou de l'évolution des trafics.

6.1.3. L'entrée en vigueur de la taxe

Initialement prévue pour début 2010, l'Ecotaxe a été successivement reportée à 2011, puis à 2012 et enfin à juin 2013. Les causes invoquées de ces reports successifs sont le retard du développement des modes de transports alternatifs, le contexte économique difficile et des raisons techniques de mise en service de l'Ecotaxe.

6.2. Le report modal

6.2.1. Fret ferroviaire

Dans le cadre du Grenelle de l'environnement, Jean-Louis Borloo et Dominique Bussereau ont présenté le 16 septembre 2009 l'engagement national pour le fret ferroviaire. Pour passer au « fret ferroviaire de l'avenir », le gouvernement a mis en place un programme de grande ampleur en faveur d'un nouveau transport écologique de marchandises. Dans cette optique, l'Etat, RFF (réseau ferré de France) et les opérateurs ferroviaires dont la SNCF ont décidé de lancer un plan d'action national pour le fret ferroviaire. Un investissement public de plus de 7 milliards d'euros d'ici à 2020 est ainsi engagé en faveur du fret ferroviaire.

L'objectif de cet engagement national est de réduire annuellement plus de 2 millions de trajets de poids lourds sur les routes Françaises mais aussi de réduire de plus de 2 millions de tonnes de tonnes d'émissions de CO2.

Cet engagement repose sur 9 axes principaux :

- Créer un réseau d'autoroutes ferroviaires en France pour développer le ferroutage (création d'une autoroute ferroviaire atlantique entre l'Espagne et la France et d'une autoroute ferroviaire alpine entre la France et l'Italie).
- Contribuer au développement du transport combiné.
- Accélérer le développement et la qualité du service de fret massifié.
- Développer les opérateurs ferroviaires de proximité (OFP).
- Développer le fret ferroviaire express (utilisation des lignes à grande vitesse en dehors des heures de pointe pour le transport de marchandises).
- Créer un réseau à priorité d'utilisation fret appelé ROF (réseau orienté fret).
- Supprimer les goulets d'étranglement et les principaux points de congestion du réseau ferré national (notamment pour l'agglomération lyonnaise et entre Nîmes et Montpellier).
- Améliorer la desserte ferroviaire des grands ports Français.
- Moderniser la gestion des sillons (amélioration des temps de parcours et du respect des horaires des trains de fret).

L'engagement national a été marqué dès 2009 par le lancement de plusieurs opérations qui répondent parfaitement à ce projet de grande ampleur en faveur du fret ferroviaire. Des appels d'offre pour l'autoroute ferroviaire alpine entre Lyon et Turin ou



pour le contournement ferroviaire de Nîmes et de Montpellier ont été lancés. De plus, La fréquence des navettes d'autoroute ferroviaire Bettembourg – Perpignan a été doublée. Le développement des opérateurs ferroviaires portuaire s'est initié au Havre par exemple tandis que le transport combiné et le transport à grande vitesse ont été mis en avant.

6.2.2. Canal Seine-Nord-Europe

Le projet de canal Seine Nord Europe prévoit la réalisation d'un canal à grand gabarit, long de 106 km, reliant l'Oise au canal Dunkerque-Escaut. La carte ci-dessous, tirée du site du ministère, montre que ce canal permettra de naviguer à grand gabarit de la région parisienne au nord de l'Europe, via la Belgique, les Pays-Bas et l'Allemagne :

Fig. 13 : Présentation du canal Seine-Nord-Europe



Source : Ministère de l'Ecologie, du développement durable, des transports et du logement, Canal Seine-Nord-Europe.

Avec la création du canal Seine-Nord-Europe, le gouvernement s'est fixé de nombreux objectifs. Il souhaite en particulier relier le bassin de la Seine à celui du Nord-Pas de Calais pour former un vaste passage de fret à grand gabarit de la France vers La Belgique et les Pays-Bas. Le gouvernement souhaite aussi avec ce canal proposer de nouvelles solutions logistiques telles que des plates-formes multimodales. Il veut contribuer à l'aménagement du territoire du grand bassin Parisien au Nord-Pas de Calais. De plus, le développement des « hinterland » (l'hinterland d'un port est la zone qui a un impact économique sur les terres) des ports maritimes Français est attendu. Ce canal a pour objectif de rendre plus accessibles les marchandises au cœur des grandes agglomérations. Enfin, par le biais du canal Seine-Nord, le gouvernement souhaite inscrire le développement durable dans la politique des transports.

6.3. Amélioration de la performance environnementale des poids lourds

6.3.1. L'écoconduite

La conduite économique, appelée écoconduite, fait partie des mesures avancées par le Grenelle de l'environnement pour améliorer la performance environnementale des poids lourds. Aujourd'hui plus que jamais, ce principe utilisé par soucis écologique ou économique, consiste à faire diminuer la consommation de carburant des véhicules routiers et de ce fait, minimiser les émissions de CO₂ et par la même faire diminuer la sinistralité.

L'état cherche à faire adopter le principe de l'écoconduite aux particuliers et surtout aux professionnels de la route. Aujourd'hui, de nombreuses entreprises se penchent sur la question car cela représente un gain certain à tous niveaux.

Le principal avantage pour les transporteurs routiers est le gain généré par l'Ecoconduite. En effet, la consommation de carburant peut diminuer de 15% pour les véhicules légers et de 20% pour les poids lourds, ce qui fait automatiquement baisser de façon significative les dépenses en carburant.



Il existe cependant d'autres avantages tels que la baisse des coûts d'entretiens, la baisse de l'emprunte carbone, la réduction des nuisances sonores, la diminution des risques d'accident, et la diminution du stress des conducteurs grâce à une conduite « apaisée ». Nous pouvons nous apercevoir que pratiquer l'Ecoconduite ne procure que des avantages pour les transporteurs, tant son application est facile (cf. annexe 3).

6.3.2. Péages sans arrêt

En contribuant à la diminution de la congestion des gares de péage, notamment en période de pointe et en évitant les arrêts-redémarrages, le télépéage sans arrêt (article 11-6 du Grenelle) contribue à diminuer la pollution et les émissions de gaz à effet de serre.

Depuis le 1er janvier 2007, des télébadges Poids Lourds ont été mis en service et circulent sur l'ensemble des réseaux autoroutiers Français. Ces télébadges devraient progressivement être opérationnels sur les autres réseaux autoroutiers européens.

Le télépéage sans arrêt joue sur 3 points essentiels :

- La fluidité des transports : diminue les bouchons, gagne en temps et en facilité
- L'économie de carburant : éviter de s'arrêter à un péage permettrait d'économiser entre 1 et 2 litres de carburant par poids lourd.
- Le respect de l'environnement : réduire les émissions de CO2

6.3.3. Le 44 tonnes

L'augmentation du PTAC pour les ensembles de 5 essieux était un des engagements du Grenelle de l'environnement pour mener à l'amélioration de la performance environnementale des poids lourds. Le décret n° 2011-64 du 18 janvier 2011 relatif au Poids Total Roulant Autorisé des véhicules terrestres à moteur vient d'augmenter de 40 à 44 tonnes, avec cependant un calendrier de mise en œuvre à respecter.

Le PTRAC des ensembles de 5 essieux transportant des produits agricoles et agro-alimentaires passe immédiatement de 40 à 44 tonnes. Concernant tous les autres produits, le passage à 44 tonnes se fera à la date de mise en application de l'écoredevance poids lourds.



Afin de limiter l'impact sur les chaussées, les ensembles de 44 tonnes devaient, à partir de 2014, être progressivement équipés de six essieux. Or, suite à la gronde des professionnels du transport, les députés de la commission des lois de l'assemblée nationale ont adopté le 05 octobre 2011 un amendement visant à la suppression de l'obligation du 6ème essieu pour les véhicules de transport de marchandises.

Ce décret a pour objectif d'augmenter la charge transportée par poids lourd, et donc de réduire le nombre de poids lourds sur les routes ainsi que les pollutions émises. D'un autre côté, le passage à 44 tonnes vise à rattraper, au moins partiellement, la position concurrentielle des transporteurs Français à l'international vis-à-vis des leurs homologues étrangers.

6.3.4. Réduction à 80 km/h sur autoroute

Certainement la mesure la plus facile à mettre en place par le gouvernement, la réduction à 80km/h des poids lourds sur autoroute n'est toujours pas entrée en vigueur.

Cependant, des limitations de vitesse à 80km/h pour les poids lourds sont instaurées de plus en plus régulièrement par les préfetures pour des raisons environnementales et de sécurité routière. La dernière en date a été prise par le préfet d'Indre-et-Loire dans la traversée de l'agglomération de Tours (Indre-et-Loire) entre l'échangeur de Sainte-Radegonde et celui de la Thibaudière, à Joué-lès-Tours, à compter d'Octobre 2011.

Les avantages de réduire à 80km/h la vitesse des poids lourds sur autoroutes sont multiples. D'après une étude de BGL (l'organisation de transporteurs et de logisticiens allemands), cette réduction permet par exemple de réduire la consommation de 10% et de limiter les émissions de CO2. Elle réduit en outre l'usure du véhicule, avec moins d'entretien et de réparations à la clé. Les chauffeurs qui roulent à 80 km à l'heure, seraient par ailleurs moins stressés, ce qui a un effet bénéfique sur la sécurité routière. Enfin, la perte de temps par rapport aux 90 km/h serait minime.



6.4. L'affichage des émissions de CO2

L'affichage des émissions de CO2 à l'occasion d'une prestation de transport est une mesure que le Grenelle de l'environnement souhaitait faire appliquer aux transporteurs afin d'informer et de sensibiliser les clients sur l'impact CO2 de la prestation effectuée.

En application de l'article 228 de la loi « Grenelle II », le décret n° 2011-1336 du 24 octobre 2011 rend obligatoire l'affichage des émissions de CO2 à l'occasion d'une opération de transport. L'entrée en vigueur de cette obligation se situe entre le 1^{er} juillet et le 31 décembre 2013, selon le mode de transport et la taille de l'entreprise.

La première conséquence pour les transporteurs routiers réside dans le fait qu'ils devront surement s'adapter et s'équiper afin de donner des informations exactes à leurs clients au niveau des émissions de CO2.

La seconde conséquence est l'objet même de cette mesure : informer et sensibiliser le client. Avec cette mesure, les clients connaîtront les réelles émissions de CO2 de chaque opération de transport et pourrons comparer l'emprunte carbone de chaque mode de transport. L'impact environnemental va devenir quantifiable et pourra avoir des conséquences sur le choix ou non du transport routier à l'avenir.



TROISIEME PARTIE : L'IMPACT POUR LES TRANSPORTEURS ROUTIERS FRANÇAIS



This work is licensed under the Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage à l'Identique 3.0 non transposé License.
To view a copy of this license, visit <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/3.0/>
or send a letter to Creative Commons, 444 Castro Street, Suite 900, Mountain View, California, 94041, USA.

CHAPITRE 7: LES CONSEQUENCES POSITIVES POUR LES TRANSPORTEURS ROUTIERS FRANÇAIS

Dans les mesures évoquées par le Grenelle de l'environnement qui impactent le transport routier de marchandise, nous pouvons nous rendre compte que plusieurs d'entre elles semblent être positives pour les transporteurs Français. Que ce soit en gain de productivité, en économie de carburant ou en réduction des émissions de gaz à effet de serre, les mesures suivantes peuvent permettre d'améliorer les prestations de transports et par la même occasion de réduire les coûts.

7.1. La mise en place du 44 tonnes

Le passage à 44 tonnes pour les ensembles de véhicules de 5 essieux minimum est effectif depuis le 18 janvier 2011 pour la filière agro-alimentaire. Concernant le reste des marchandises à transporter, il faudra attendre la mise en place de l'Ecotaxe en 2013 pour avoir l'autorisation de circuler avec un PTRV de 44 tonnes.

Une amélioration des gains de productivité est attendue pour les transporteurs : ils pourront en effet dans un même camion avoir une charge utile supérieure de 4 tonnes. Ce gain de productivité a été évalué par le Comité National Routier entre 9.1% et 11.6%, en tenant compte de l'élévation des coûts d'utilisation à 44 tonnes. Cette évaluation tient compte des 15% de chargement supplémentaire mais aussi des coûts d'usage engendrés par cette majoration de tonnage estimés à 3.7% (augmentation de la consommation, entretien plus important).

En permettant aux transporteurs routiers d'optimiser leurs chargements, cela permettrait de réduire la quantité de poids lourds sur les routes, et donc de réduire les pollutions émises.

7.2. La multiplication des péages sans arrêt

Cette mesure qui est en train de se développer petit à petit sur le réseau autoroutier est très positive pour un transporteur routier.

Le télépéage sans arrêt permet de faire gagner du temps (puisque le chauffeur n'est pas obligé de s'arrêter et de payer), d'économiser du carburant (éviter à un chauffeur de s'arrêter à péage permet d'économiser entre 1 et 2 litres de carburant, ce qui



représente un gain important sur une année), et de respecter l'environnement en réduisant les émissions de CO2.

7.3. L'écoconduite

Le Grenelle de l'environnement tenait à cœur de mettre en avant une conduite respectueuse de l'environnement chez les transporteurs routiers, appelée écoconduite.

Cette mesure est la bienvenue chez les transporteurs routiers au regard de leur forte consommation en carburant et de la part qu'il représente dans le prix de revient. Nous le rappelons, le poste carburant représente environ 33% du Chiffre d'affaires d'une entreprise de transport routier de marchandises.

N'importe quel transporteur, quelle que soit sa taille, ne peut tirer que des bénéfices de l'écoconduite. Dans le tableau ci-dessous, nous allons faire une simulation de bénéfice engendré pour une micro-entreprise, pour une TPE de 20 camions, et une PME de 200 camions :

| | Micro-entreprise | TPE | PME |
|---|-----------------------------|--------------|----------------|
| Nombre de camions | 1 | 20 | 200 |
| Type de camion | véhicule articulé 5 essieux | | |
| Consommation unitaire avant Ecoconduite | 35l / 100 | | |
| Kilométrage annuel effectué par camion | 120000 | | |
| Kilométrage annuel total effectué | 120000 | 2400000 | 24000000 |
| Prix du carburant HT (au litre) | 1,12 € | | |
| Coût total HT avant Ecoconduite | 47 040,00 € | 940 800,00 € | 9 408 000,00 € |
| Consommation unitaire après Ecoconduite | 30l / 100 | | |
| Coût total HT après Ecoconduite | 40 320,00 € | 806 400,00 € | 8 064 000,00 € |
| Economie engendrée | 6 720,00 € | 134 400,00 € | 1 344 000,00 € |

La simulation ci-dessus présente 3 entreprises de tailles différentes qui utilisent des véhicules articulés de 5 essieux parcourant chacun 120000 kilomètres par ans. Les véhicules, avant l'Ecoconduite avaient une consommation de 35l/100. Après la mise en place de l'Ecoconduite, la consommation a baissé à 30l/100.



Sur une année, nous pouvons nous rendre compte que les bénéfices ne sont pas négligeables pour la Micro-entreprise, avec un gain de plus de 6700€. Plus la taille de la flotte augmente, plus les bénéfices sont considérables. Pour la TPE, le montant s'élève à 134400€ alors que la PME pourrait faire un bénéfice de plus d'un million d'euros !

Cet aperçu indique clairement l'avantage économique que peut tirer tout transporteur routier vis-à-vis de l'Ecoconduite. Le gain est tout aussi important au niveau environnemental, avec des milliers de tonnes de CO2 économisées chaque année.

7.4. Conclusions

Dans les mesures évoquées ci-dessus, il semble y avoir une certaine compatibilité entre les décisions du Grenelle de l'environnement et l'activité de transport routier de marchandise. En effet, ces décisions ayant été prises dans le but de préserver l'environnement laissent entrevoir un impact positif pour les transporteurs routiers Français : optimiser les transports, gagner en productivité, et diminuer les coûts en particulier ceux de carburants.

Cependant, d'autres mesures importantes viennent contraster ces décisions positives pour les transporteurs routiers Français. Des mesures qui pourraient même altérer voire effacer les gains prévus...



CHAPITRE 8: LES CONSEQUENCES NEGATIVES POUR LES TRANSPORTEURS ROUTIERS FRANÇAIS

Bien que certaines mesures avancées par le Grenelle de l'environnement soient en faveur des transporteurs routiers, quelques unes d'entre elle semblent générer un impact négatif. C'est le cas de l'Ecotaxe, la mesure phare du Grenelle en matière de transport routier, mais aussi du report modal.

8.1. L'écotaxe poids lourds

A moyen terme, dès la fin du premier semestre 2013, l'Ecotaxe devrait faire son apparition en France, au grand damne des transporteurs routiers Français. Après avoir vu l'utilisation des autoroutes devenue payante il y a cinquante ans, les professionnels de la route vont maintenant devoir faire face à une taxe pour l'utilisation du réseau routier national non concédé et du réseau départemental susceptible de subir un report de trafic.

Le Grenelle de l'environnement a tout de suite défini les objectifs de l'Ecotaxe qui ne sont pas en faveur des transporteurs routiers : Elle a pour but d'inciter à un report modal du transport de marchandises par la route vers des modes plus respectueux de l'environnement, comme le rail ou la navigation intérieure.

Cependant, la préoccupation principale des transporteurs routiers n'est pas l'éventuel report modal que va provoquer cette taxe, mais plutôt l'augmentation importante du coût de revient des transports qu'elle va impliquer. Selon une récente étude de la FNTR Pays de la Loire, la mise en place de l'Ecotaxe induira une majoration du coût de transport qui se situera entre 5% et 13%.

Et lorsqu'on connaît les faibles marges des entreprises de transport routier (de 1% à 2 % en moyenne), il est difficile d'être optimiste quant à cette mesure. Même s'il est prévu que la majoration des coûts de revient sera imputée aux clients, les transporteurs sont dubitatifs sur la possibilité d'imputer en totalité cette majoration de coût, tant elle s'annonce importante.

Les transporteurs Alsaciens, qui seront les premiers impactés lors de l'expérimentation de l'Ecotaxe au premier semestre 2013, ont été les premiers à mesurer l'impact de



celle-ci. Une simulation reposant sur les conditions réelles d'exploitation des transports Kessler a été faite sur l'année 2009. Avec une flotte de 16 porteurs et 41 véhicules articulés, l'utilisation de l'infrastructure routière (autoroutes Françaises, Eurovignette au Benelux et redevance Suisse) a représenté 566000€. L'estimation de l'Ecotaxe « alsacienne » aurait été de 154000€ contre 490000€ pour l'Ecotaxe « Française ». L'utilisation de l'infrastructure routière aurait subi une hausse de 110% avec cette taxe, soit une augmentation de 6,44% du prix de transport. La note de synthèse relève par ailleurs qu'il a fallu une période de six ans à l'entreprise pour accorder une telle hausse à ses clients !

En définitive, si les clients ne subissent pas la répercussion de la majoration des coûts de transports liés à l'Ecotaxe, les conséquences seraient dramatiques pour les transporteurs routiers Français, tant leur marge actuelle est faible. Le rapport Abraham a ainsi réparti les modalités de répercussions en trois parties : la facturation au réel, la messagerie, et le flux multi-clients. Celles-ci seront arrêtées dans un décret qui sera publié avant décembre 2011.

Enfin, dans l'hypothèse où les clients n'accepteront pas la répercussion de cette taxe, nul doute que l'Ecotaxe favorisera davantage l'essor du cabotage dans le pays, au détriment des transporteurs Français. Bien qu'ils soient soumis de la même manière à cette taxe, les transporteurs étrangers continueront à proposer des prix de transport nettement inférieurs à ceux proposés par les transporteurs Français. Les donneurs d'ordres, en voyant les coûts de transport augmenter pourraient se diriger davantage vers les transporteurs étrangers afin de limiter cette augmentation. En effet, le manque de compétitivité du pavillon Français risque d'être fortement accentué avec cette mesure, d'autant plus que le cabotage tend à se libéraliser complètement dans les années à venir.

Dans un entretien accordé par Fabrice Accary, délégué à la performance durable et à l'économie à la FNTR, celui-ci prévoit « un lourd impact de cette taxe qui pourrait être fatal aux transporteurs routiers Français de marchandises ».

8.2. Le report modal

Le report modal est l'une des principales mesures du Grenelle visant à réduire la part du transport routier de marchandises. L'objectif fixé est de passer de 14% de mode alternatif à la route à 25% d'ici 2022.



8.2.1. Situation brève du report modal

Aujourd'hui, la mise en œuvre du report modal pose un certain nombre de difficultés de par l'offre parfois insuffisante, de par sa nature (plus compliquée), de par la nécessité de repenser les flux afin de compenser les éventuels surcoûts des ruptures de charge... Il suffit de connaître la difficulté d'organisation d'un flux ferroviaire entre Varsovie et Madrid alors que la solution camion est si simple de mise en œuvre sur le même parcours pour comprendre une partie des freins initiaux au report modal.

L'impact du report modal ne devrait pas se faire sentir à court ou moyen terme mais plutôt sur le long terme. Pour ce faire, le Grenelle de l'environnement a mis en place deux projets colossaux au niveau du report modal : le canal Seine-Nord Europe et le plan d'actions national pour le fret ferroviaire.

8.2.2. Le canal Seine-Nord Europe

L'ouverture du canal Seine-Nord Europe n'est prévue que pour 2016, mais attise déjà les convoitises quant à la baisse de trafic du transport routier que pourrait engendrer ce projet.

Mis en avant par le Grenelle de l'environnement pour ses qualités écologiques, le transport fluvial souffre d'un manque d'infrastructures pour pouvoir se développer correctement. Or, avec le canal Seine-Nord, le goulet d'étranglement majeur du réseau fluvial à grand gabarit sera supprimé et la connexion avec le nord et l'est de l'Europe sera favorisée.

Le transport routier risque alors de perdre beaucoup de marchés au départ des ports du Havre ou de la région parisienne à destination du nord de la France ou de l'Europe, à la faveur du transport fluvial. D'après les estimations, le trafic fluvial se verrait alors augmenter de 60% en 2020, dont les 2/3 viendraient de la route. Cela représenterait 500000 poids lourds par an en moins.

Hormis l'avantage écologique certain, le transport fluvial présenterait un avantage économique en terme de prix de transport. Dans ce projet, l'efficacité économique dépasserait la route ou le rail. D'après une étude faite à ce sujet, le coût de revient



d'une prestation de transport, pour une tonne de marchandise transportée sur une distance de 350 kilomètres, s'élèverait à 12 euros pour le transport fluvial à grand gabarit et 17 euros pour le transport fluvial à petit gabarit contre 21 euros pour le transport routier et 22 euros pour le transport ferroviaire.

Si cette tendance de prix vient à se confirmer à l'avenir, les entreprises de transport routier pourraient en subir les conséquences sur le long terme.

8.2.3. Le plan d'actions national pour le fret ferroviaire

La situation actuelle du fret ferroviaire est très inquiétante. Au fil du temps, la part de celui ne cesse de baisser ; elle a même été divisée par deux en dix ans !

Le Grenelle de l'environnement a rappelé les avantages environnementaux procurés par le transport ferroviaire et a donc décidé d'employer les gros moyens pour le sauver, et participer à sa renaissance.

En complément d'un contrat de performance émanant de Réseau Ferré de France, les décisions du Grenelle définissent un investissement national global en faveur du fret ferroviaire. Ce plan d'action vise à développer les infrastructures, améliorer les performances ferroviaires, et optimiser le transport ferroviaire de marchandises. L'usage du transport ferroviaire n'étant pertinent que pour des longues distances, les mesures prises vont dans ce sens.

D'une part, le développement d'autoroutes ferroviaires (qui nous le rappelons consiste à mettre des camions sur les trains) est souhaité. Le Grenelle souhaite créer un véritable réseau d'autoroutes ferroviaires et multiplier les lignes qui traversent le pays, comme c'est le cas pour la ligne Bettembourg-Perpignan. Dans ce cas précis, le recours au transport ferroviaire peut être bénéfique pour le chargeur et l'inciter à se passer du transport « tout route ».

D'autre part, l'accent est mis sur le développement des connexions multimodales. En effet, il s'agit d'implanter près un aéroport ou d'un port des lignes ferroviaires pour permettre un accès simplifié au transport ferroviaire, à la suite d'un transport aérien voire maritime ou fluvial. Dans cette optique, le Grenelle de l'environnement encourage le fret ferroviaire à grande vitesse reliant les aéroports européens. Le projet Euro Carex (acronyme de Europe Cargo Rail Express) envisageant de transporter des colis



entre les aéroports durant les heures creuses, via les lignes de voyageurs déjà fonctionnelles, va dans le sens du Grenelle et a donc été labélisé par celui-ci. Dans ce cas, le transport routier qui était quasi tout le temps utilisé à la suite d'un transport aérien, maritime ou fluvial, pourrait être concurrencé par le transport ferroviaire et perdre des parts de marché.

8.3. Le changement du comportement des chargeurs

La volonté du Grenelle de l'environnement de promouvoir des transports durables et de limiter la part du transport routier risque de voir un changement de comportement des chargeurs.

Le gouvernement a décidé d'indiquer clairement au client comme à tout acteur de la chaîne logistique la part de CO2 émise durant l'opération dans le but de montrer leur « empreinte carbone ». Cela permettra à chacun de situer sa consommation de CO2 sur une période donnée pour pouvoir définir les stratégies à mener et les solutions à apporter, dans le but de réduire ces émissions. De plus, l'Ecotaxe devra être à la charge du client final et aura donc des conséquences pour les chargeurs.

Le Grenelle de l'environnement veut vivement responsabiliser les donneurs d'ordres sur le plan du développement durable. En effet, la partie environnementale sera de plus en plus importante dans la politique du chargeur. Le gouvernement a clairement indiqué sa volonté de réduire l'écart de coûts de transport selon les modes, pour favoriser les transports plus respectueux de l'environnement. Aujourd'hui, le transport routier reste le moins cher dans la plupart des cas. Avec l'arrivée de l'Ecotaxe, les prix de transport routier vont augmenter et se rapprocher des coûts des autres modes. De ce fait, lorsque les prix seront proches, le critère de l'empreinte carbone sera donc très important dans le choix du mode de transport approprié. Il ne sera alors plus une évidence d'avoir recours au transport routier. De plus, avec l'indication de l'empreinte carbone qui devrait apparaître d'ici 2013 sur la facture, les donneurs d'ordres ne pourront plus nier leur impact direct ou indirect sur l'environnement. Une certaine remise en question de l'organisation logistique est attendue pour les chargeurs...



8.4. Des mesures uniquement néfastes pour les transporteurs Français ?

Bien que l'Ecotaxe ainsi que le report modal soient ressentis comme être des mesures nuisant considérablement à l'essor du transport routier en France, nous pouvons cependant réfléchir quant aux éventuels impacts positifs de ces mesures.

8.4.1. L'Ecotaxe

Concernant l'Ecotaxe, dans l'optique où les clients acceptent pleinement la répercussion de l'augmentation du coût des transports, les transporteurs pourraient même tirer profit de cette taxe. En effet, sachant que le coût de l'Ecotaxe varie en fonction de la Norme Euro du véhicule, les transporteurs qui décident d'avoir une flotte de camions récents et moins polluants pourraient donc payer moins et donc proposer une prestation dont le coût serait un peu plus faible qu'un concurrent qui utilise une flotte plus ancienne. Ce serait un argument commercial qui pourrait être positif.

De plus, si les entreprises se mettent à renouveler plus rapidement leur flotte afin de limiter la facture de l'Ecotaxe, elles pourraient par la même occasion réduire leurs frais d'entretien et leurs consommations de carburant (puisque les constructeurs ne cessent de fabriquer des camions qui consomment de moins en moins, grâce à la nouvelle technologie). Le poste « charges variables » pourrait se voir diminuer.

8.4.2. Le report modal

Une bonne interprétation du report modal doit être faite. Bien sûr, le Grenelle souhaite faire baisser la part du routier au profit des modes alternatifs à la route. Cependant, il n'est pas question d'éradiquer le transport routier car il reste indispensable à notre économie actuelle. Tous les modes de transports sont complémentaires et nous entrons dans une époque où le transport routier ne peut plus dominer outrageusement le secteur des transports, que ce soit au niveau de l'environnement ou de la congestion routière par exemple.

Dans la majeure partie des cas, avoir recours au transport ferroviaire ou fluvial ne dispense pas de faire appel à un transporteur routier pour effectuer le pré-acheminement et le post-acheminement. En effet, tous les chargeurs n'ont pas



forcément une voie d'au ou un rail près de leur entreprise. C'est pourquoi le transport routier sera toujours nécessaire même lors d'un report modal.

De plus, certaines formes de report modal ne pénaliseraient même pas le transporteur routier. Prenons l'exemple de l'autoroute ferroviaire qui a pour but de transporter sur le rail des camions : bien qu'il s'agira d'un transport intermodal, ce sera bien le transporteur routier qui aura en charge la marchandise tout au long du transport. Or, au lieu d'utiliser du carburant et emprunter la route, le transporteur routier paiera un transport ferroviaire pour déplacer son véhicule d'une gare à l'autre. C'est le même principe que le Short Sea Shipping, plus communément appelé « Autoroutes de la mer », où un transporteur routier peut charger son véhicule dans un navire afin de le déplacer d'un port à l'autre d'Europe. Dans tous les cas, le transport routier n'est en aucun cas pénalisé puisqu'il conserve la même quantité de camions. La différence se trouve sur les routes, où le nombre de camions serait limité, et les impacts environnementaux par la même occasion.



CHAPITRE 9: COMMENT S'ADAPTER A CES MESURES ?

9.1. Limiter les incidences

9.1.1. Adhérer à la charte CO2

Baptisé « Objectif CO2 : les transporteurs s'engagent », le dispositif d'engagements volontaires des entreprises de transports routier de marchandises est une démarche concrète visant à réduire les émissions de CO2. Cette démarche, ouverte à toutes les entreprises de transport routier de marchandises, s'inscrit dans une stratégie globale de lutte contre le changement climatique et participe à l'un des objectifs du Grenelle de l'environnement.



Ce dispositif a été élaboré par le ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire (MEEDDAT) et l'Agence de l'Environnement et de la maîtrise de l'Energie (ADEME), en concertation avec des organisations professionnelles (FNTR, TLF) et 15 entreprises du secteur.

Il est alors proposé aux entreprises qui le souhaitent de signer une charte intitulée « La charte d'engagements volontaires de réduction des émissions de CO2 ». Cette charte traduit l'engagement solennel d'une entreprise à mettre en œuvre un plan d'actions global visant à diminuer leurs émissions de CO2.

Les transporteurs peuvent profiter de cet engagement pour tirer plusieurs types de bénéfices :

- **Un bénéfice économique** : la réduction des émissions de CO2 passe par la diminution de la consommation de chaque véhicule. Le coût de revient du transport, qui est composé en moyenne de 25% de charges de carburants, peut alors considérablement baisser.
- **Un bénéfice environnemental** : la réduction des émissions de CO2 contribue à la lutte contre le changement climatique. Elle permet aussi de limiter les nuisances sonores et améliorer la qualité de l'air.
- **Un bénéfice vis-à-vis des clients** : la réduction des émissions de CO2 permet aux transporteurs de soigner leur image de marque vis-à-vis des clients et de répondre à leurs exigences (comme par exemple de réduire l'impact carbone



de leurs activités de transport). Cela permet aussi de prendre une longueur d'avance par rapport aux futures réglementations.

- **Un bénéfice managérial** : la réduction des émissions de CO2 implique l'ensemble des collaborateurs de l'entreprise de transport (chauffeurs, exploitants...) autour d'un projet fédérateur. De plus, cela engage les clients ainsi que les fournisseurs dans la démarche.

Pour être mené à bien, le dispositif « Objectif CO2 : les transporteurs s'engagent » se repose sur 4 étapes clés :

- **L'autoévaluation** : cette étape initiale consiste à vérifier l'existence des conditions préalables (motivations de l'entreprise, maîtrise du parc de véhicule, suivi des flux de marchandises, connaissance de la consommation de carburant...).
- **La réalisation du diagnostic CO2** : Ce diagnostic permet de définir un état de référence, d'évaluer les émissions de CO2 et les gains potentiels, de fixer les objectifs à atteindre, et enfin de déterminer les actions à engager sur une période de 3 ans.
- **La signature de la charte** : après validation des précédentes étapes par un comité régional, l'entreprise signe la charte et s'engage officiellement. Dès lors, elle peut utiliser le logo représenté ci-dessus que l'on a l'occasion de retrouver sur les portes arrières des camions.
- **Le suivi annuel** : une évaluation est fixée tous les ans afin de vérifier le respect des engagements pris par l'entreprise de d'ajuster si nécessaire le plan d'actions. Cette étape est très importante puisqu'elle permet de mesurer les résultats obtenus.

Pour permettre la réduction des émissions de CO2, les actions à mener s'articulent autour de 4 axes :

- **Le véhicule** : en renouvelant la flotte de véhicules et en utilisant des équipements et solutions technologiques, les consommations de carburant baissent, et donc les émissions de CO2.
- **Le carburant** : l'utilisation de logiciels et de carburants alternatifs permettront une meilleure gestion de la consommation ainsi qu'une diminution de la dépendance au gazole.
- **Le conducteur** : agir auprès des conducteurs et promouvoir l'écoconduite est un élément de poids pour la réduction des émissions de CO2.



- **L'organisation des transports** : revoir toute l'organisation des transports en amont comme en aval contribue à améliorer la performance environnementale d'une entreprise de transport. L'exploitation mais aussi les donneurs d'ordres ainsi que les sous-traitants et tout autre acteur de la Supply Chain doit revoir l'organisation dans le but d'optimiser les transports.

Cette charte a été très suivie et prise au sérieux par les transporteurs routiers français. Au 15 septembre 2011, 392 entreprises étaient adhérentes à cette charte.

9.1.2. Eviter l'explosion du cabotage

Avec la hausse du prix des transports routiers qui risque d'être engendrée avec l'apparition de l'Ecotaxe, les transporteurs routiers étrangers risquent de profiter de la situation pour intensifier le cabotage en France. En effet, la principale peur réside dans le fait que les clients n'accepteront peut être pas de subir la répercussion et qu'ils se dirigent davantage vers les transporteurs étrangers qui, de par leurs marges plus importantes, pourront proposer encore des prix inférieurs à ceux de nos transporteurs Français.

Comme nous l'avons vu précédemment, les mesures à connotation négatives pour les transporteurs routiers, telles que l'Ecotaxe ou la directive Eurovignette, sont des taxes qui varient en fonction du taux d'émission de CO2 des véhicules. Il est important pour les transporteurs routiers Français de rajeunir leur flotte afin de limiter au maximum le coût de ces taxes.

En optant pour des véhicules de nouvelle génération beaucoup plus performants, il faut ensuite effectuer une prestation de qualité pour limiter l'essor du cabotage en France. En effet, le pavillon Français ne peut pas rivaliser avec ses homologues étrangers tant la concurrence est déloyale. Il doit alors se dégager de ses rivaux en terme de qualité de service. Etre plus respectueux de l'environnement, fournir une prestation de meilleure qualité avec moins de litiges sont des axes à explorer si l'on veut limiter la progression du cabotage. Le savoir-faire Français et la qualité de service sont déjà reconnus mais peu mis en avant par nos professionnels. Il serait judicieux de faire jouer davantage cet argument devant les clients dans le but de leur faire accepter de payer plus cher un prix de transport mais où ils se retrouveront au niveau des litiges par exemple qui seront probablement bien inférieurs à ceux des transporteurs étrangers.



9.2. Faire évoluer les mentalités

9.2.1. Les mentalités des clients

Avec le Grenelle de l'environnement, nous entrons dans une nouvelle ère. Effectuer un transport le plus respectueux possible de l'environnement est le leitmotiv du gouvernement. L'idée étant de faire prendre conscience aux donneurs d'ordres que le transport tout-route n'est pas adaptés à toutes les situations, et qu'il faut repenser la logistique des entreprises afin de limiter la consommation de gaz à effet de serre.

Avec des prix de transports routiers qui tendent à augmenter, le souhait du Grenelle est de voir se rapprocher le coût des transports selon les modes, et donc que l'impact environnemental devienne un argument majeur dans le choix du mode de transport à utiliser.

Le rôle des clients sera alors primordial pour le devenir du transport routier Français de marchandises. Le prix du transport routier n'est celui qu'il devrait être et bon nombre d'entreprises acceptent des prix de transport qui sont même en dessous de leur coût de revient, de peur de voir la concurrence prendre le marché. Il faut donc qu'un donneur d'ordres accepte de voir ses coûts de transport routier augmenter pour être cohérents.

Si les prix de transports routier augmentent, il est fort probable que les transporteurs routiers Français perdent des parts de marché au profit des autres modes de transport. Ils gagneraient cependant en rentabilité sur les transports qui leur restent à effectuer.

Enfin, même si le coût d'une prestation de transport est primordial pour un client, il faudrait cependant qu'il prenne en compte d'autres aspects tels que le respect de l'environnement, la qualité de service effectuée. C'est dans ces parties là que les transporteurs routiers Français sont compétitifs...

9.2.2. Les mentalités des transporteurs

La mentalité des transporteurs routiers doit aussi changer pour le bon développement du transport en général. La volonté du gouvernement est d'augmenter la part des transports alternatifs à la route mais pas de supprimer le transport routier, tant il est indispensable à notre économie.



Les transporteurs doivent se faire à l'idée que les différents modes de transport sont complémentaires et non incompatibles entre eux. Chacun peut trouver sa place dans le fonctionnement actuel des entreprises.

D'une part, la progression des transports alternatifs engendrera des pertes de parts de marché. Les transporteurs routiers devront l'accepter et procéder autrement. Une partie des longues distances sera peut-être redirigée vers les modes alternatifs, mais le pré-acheminement et le post-acheminement seront toujours exécutés par la route. Il s'agit alors d'un nouveau marché à accrocher. La distance parcourue sera sûrement moindre, mais la rentabilité améliorée. C'est là où les transporteurs routiers devront faire des sacrifices : accepter l'idée de laisser des transports à effectuer aux autres modes plus appropriés pour ces situations.

D'autre part, le report modal peut ne pas avoir de conséquences négatives pour les transporteurs routiers. Dans le cas des autoroutes ferroviaires ou autoroutes de la mer, les camions ainsi que leurs chauffeurs sont transportés sur des trains ou des navires durant le transport principal. Il y aura des conséquences sur l'organisation des transports mais pas sur la pérennité des entreprises de transport routier puisque l'unité de transport routier est utilisée du chargement chez le fournisseur au déchargement chez le client. La seule différence pour le transporteur routier résidera dans le fait d'emprunter le rail et payer un transport ferroviaire plutôt que d'utiliser uniquement la route et consommer du carburant tout en payant l'accès au réseau routier.

9.3. L'environnement, enfin un avantage commercial ?

Avant, le transport routier dominait outrageusement les autres modes de transport grâce à une principale raison, son prix. Le coût d'un transport routier étant dans la majorité des cas plus faible que celui des autres modes de transport.

Le Grenelle de l'environnement, avec les mesures qu'il propose, vise à rapprocher les coûts de transport des différents modes. Dans les cas où les prix proposés sont équivalents selon les différents modes, la partie durable du transport deviendra un facteur important dans la décision du donneur d'ordres.

Le Grenelle souhaite qu'à l'avenir la quantité de CO₂ émise lors du transport soit indiquée sur la facture. Les donneurs d'ordres feront donc appel au transporteur le plus



respectueux possible de l'environnement. C'est ici qu'un transporteur pourra enfin tirer de l'environnement un argument commercial.

A coûts de transport similaires, le donneur d'ordre fera appel au transporteur le plus « propre ». Concernant le transport routier, les entreprises pourront mettre en avant les efforts faits dans le cadre de la réduction des gaz à effet de serre pour décrocher des contrats. Mettre en avant la certification ISO 14001 qui concerne la qualité de management environnemental, signaler que l'entreprise a signé des chartes en faveur du développement durable (Charte CO2 par exemple), vont devenir des arguments commerciaux incontournables dans les années à venir.

Les transporteurs routiers Français se sont engagés dans la réduction de leurs émissions de gaz à effet de serre tout en sachant qu'un bénéfice économique serait engendré. Il faut être lucide, la rentabilité demeure encore trop souvent l'unique aspect que l'entreprise regarde. Les transporteurs étrangers qui dégagent une marge nettement supérieure n'ont pas forcément recours à un transport plus propre. On peut donc penser que l'argument environnemental d'un transporteur Français est plus pertinent que pour un transporteur Polonais par exemple. Le pavillon Français a pris de l'avance comparé aux transporteurs des pays de l'Europe de l'est. Et cet argument de taille doit être utilisé auprès des donneurs d'ordres.

Enfin, nous risquons de voir apparaître à l'avenir des nouvelles réglementations portant sur l'environnement, afin de protéger la planète. L'argument environnemental est important et il pourra permettre d'anticiper les futures réglementations à venir.



CONCLUSION



This work is licensed under the Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage à l'Identique 3.0 non transposé License. To view a copy of this license, visit <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/3.0/> or send a letter to Creative Commons, 444 Castro Street, Suite 900, Mountain View, California, 94041, USA.

Afin de contribuer à réduire les émissions de gaz à effet de serre, le Grenelle de l'environnement a décidé de mettre en place une série de mesures qui impactent directement le transport routier de marchandises. Car ce dernier reste l'un des acteurs les plus importants des émissions de gaz à effet de serre. Bien que les camions polluent beaucoup moins qu'autrefois, la progression en volume du transport routier fait qu'il dépasse aujourd'hui l'industrie en termes d'émissions de gaz à effet de serre.

De nos jours, le transport routier est prépondérant dans tous les échanges. En France, il représentait plus de 80% des transports terrestres en 2009. Des infrastructures développées, des distances de transport courtes, des avantages techniques, des échanges de porte à porte, des coûts de transport encore faibles, lui permettent de dominer outrageusement le secteur du transport depuis des années.

Cependant, le transport routier Français souffre de nombreux maux récurrents qui le fragilisent d'années en années. Depuis la libéralisation progressive du cabotage, le pavillon Français est de plus en plus concurrencé chaque jour par ses homologues étrangers. Le coût de revient pour une entreprise Française de transport routier étant très supérieur à celui d'entreprises étrangères (Pologne, République Tchèque, Roumanie...), le pavillon Français est devenu moins compétitif. Au niveau du transport international, il ne peut pas rivaliser avec d'autres pays et abandonne progressivement ce transport pour se concentrer sur le transport national, qui lui-même est attaqué de toutes parts par les pavillons étrangers.

Le Grenelle de l'environnement va imposer des mesures qui vont contraindre davantage les transporteurs routiers Français. Mais, ces mesures ne sont pas que négatives.

Les aspects positifs sont présents : le gouvernement souhaite mieux optimiser les transports et réduire les émissions de gaz à effet de serre, donc de carburant. Pour ce faire, le passage progressif au 44 tonnes permet une meilleure optimisation des transports. La promotion de l'Ecoconduite, le développement des péages sans arrêts, vont générer un gain important pour les transporteurs routiers tant le carburant représente une part très importante dans le coût de revient.

D'autres aspects plus négatifs apparaissent : le gouvernement a indiqué son intention de réduire la part du transport routier au profit de modes alternatifs à la route plus respectueux de l'environnement comme le transport ferroviaire ou fluvial. La création



du canal Seine-Nord-Europe ou le plan d'actions pour le fret ferroviaire risque d'impacter à moyen et long terme les transporteurs routiers qui verront leur part de marché se réduire. De plus, l'Ecotaxe va faire son apparition mi 2013 et taxer les poids-lourds sur le réseau routier national actuellement gratuit et sur certaines routes départementales. Même si les augmentations tarifaires devraient être répercutées sur les clients, les transporteurs redoutent que ces derniers n'acceptent pas de payer davantage et que l'Ecotaxe devienne une charge de plus pour eux. En sachant que la marge d'un transporteur étant aux environs de 1% à 2%, l'Ecotaxe reste la mesure la plus redoutée des transporteurs Français.

Il faut cependant ajouter un bémol au report modal. Il est certain que les transporteurs routiers vont perdre des parts de marché mais n'oublions pas qu'il sera toujours indispensable même dans le cas du report modal avec le pré-acheminement et le post-acheminement, et dans le cas des « autoroutes ferroviaires ».

Toutes les conséquences du Grenelle ne sont pas encore connues. Nous constatons néanmoins une demande de plus en plus forte de la part des collectivités territoriales pour contraindre les transporteurs à utiliser des matériels de moins en moins bruyants et polluants. Cette prise de conscience va obliger les transporteurs à investir et donc augmenter les risques financiers, ce qui pourrait engendrer des déséquilibres dans les bilans des entreprises. N'oublions pas qu'en Allemagne par exemple, le rajeunissement de la flotte s'est accompagné de mesures gouvernementales d'aides à l'achat de matériel.

L'organisation des transports doit être repensée afin d'utiliser chaque mode de transport de façon optimale pour respecter l'environnement. Tout acteur de la chaîne va devoir s'adapter à ces décisions. Un changement de mentalité est à prévoir pour les transporteurs mais aussi pour les chargeurs qui ont un rôle important pour la survie des entreprises Françaises de transport routier de marchandises. L'évolution du transport se fera essentiellement en fonction de la demande des donneurs d'ordre qui devront intégrer plus que jamais la notion de développement durable dans la gestion de leur chaîne logistique. Finalement, les conséquences du Grenelle de l'environnement sur les transporteurs routiers Français ne vont pas découler en grande partie des orientations des donneurs d'ordre dans les années à venir ?



SOURCES DE DOCUMENTATION



This work is licensed under the Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage à l'Identique 3.0 non transposé License.
To view a copy of this license, visit <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/3.0/>
or send a letter to Creative Commons, 444 Castro Street, Suite 900, Mountain View, California, 94041, USA.

Ouvrages :

[DEC, 2009] DECOSTER, F, 2009. UE : La politique des transports ; vers une mobilité durable, La documentation Française.

[SAV, 2009] SAVY, M, 2009. Questions clés pour le transport en Europe, La documentation Française.

[PAU, 2011] PAUL, G, 2011. Le Grenelle de l'environnement, Gualino.

[REG, 2009] REGNIAULT, F, 2009. SNCF : La mutation impossible ? Jean-Claude Gawsewitch.

Informations professionnelles :

Bulletin des transports et de la logistique : suivi régulier.

L'officiel des transporteurs : suivi régulier.

Sites internet :

<http://www2.ademe.fr/servlet/KBaseShow?sort=-1&cid=96&m=3&catid=12371>

<http://www2.ademe.fr/servlet/KBaseShow?sort=-1&cid=96&m=3&catid=22274>

<http://www.citepa.org/publications/rapport%202010v34-1.pdf>

<http://www.ecoconduite.org/>

<http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/statistics/themes>

<http://www.e->

[tf.com/french/position/presse/les transports de marchandises en Europe.pdf](http://www.e-tlf.com/french/position/presse/les_transports_de_marchandises_en_Europe.pdf)

<http://www.fntr.fr/circulation-et-infrastructures/le-dossier-du-44-tonnes.html>

<http://www.fntr.fr/environnement/Grenelle-de-lenvironnement.html>

<http://www.fntr.fr/europe/le-cabotage-routier-en-europe.html>

<http://www.fntr.fr/transport-routier-et-logistique/etudes-et-rapports-sur-le-trm.html>

http://insee.fr/fr/themes/theme.asp?theme=13&sous_theme=6&nivgeo=0&type=1

http://www.iru.org/en_iru_about_tir

http://www.iru.org/en_policy_development



<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000020236735&dateTexte=>

<http://www.leGrenelle-environnement.fr/>

<http://www.lorry-rail.com/societe/historique?lng=fr>

<http://www.wk-transport-logistique.fr/actualites/html/ecotaxe-poids-lourds/ecotaxe-poids-lourds.html>

<http://www.seine-nord-europe.com/>

<http://www.shortsea.fr/>

<http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/theme/transports/resultats-denquetes/transport-marchandises/>

<http://www.terre-finance.fr/transport-durable.php>

<http://www.vnf.fr/vnf/home.vnf?action=vnf>

Entretiens :

THOMAS Guy, Directeur technique national, PETIT FORESTIER.

REBOUCHE Gérard, Responsable Transports, PETIT FORESTIER.

CASAMAYOU Pascal, Directeur commercial, STRICHER.

ACCARY Fabrice, Délégué au développement durable, FNTR.



ANNEXES



This work is licensed under the Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage à l'Identique 3.0 non transposé License. To view a copy of this license, visit <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/3.0/> or send a letter to Creative Commons, 444 Castro Street, Suite 900, Mountain View, California, 94041, USA.

TABLE DES ANNEXES

Annexe 1 : « Le transport routier de marchandises en Europe (2004-2009) »
SOeS, d'après les enquêtes TRM Françaises et Etrangères, 2010.

Annexe 2 : « Les différents poids et longueurs maximaux autorisés dans l'UE »
IRU, 2006.

Annexe 3 : « Les principes à respecter pour une conduite économique »
Eco-conduite.fr, 2011.



Annexe 1: Le transport routier de marchandises en Europe (2004-2009)

| | En milliards de tonnes-kilomètres | | | | | | Répartition du TRM Français | Évolutions en % | |
|---|-----------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|-----------------------------|-----------------|---------------|
| | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2009% | 2009/2004 | 2009/2008 |
| TRM en France (chargement et déchargement en France) | 184,0 | 182,2 | 187,6 | 196,6 | 187,6 | 162,2 | | -11,8% | -13,5% |
| <i>pavillon Français (1)</i> | 179,3 | 177,5 | 182,9 | 191,5 | 182,0 | 156,1 | 89,9% | -12,9% | -14,2% |
| <i>cabotage des pavillons étrangers</i> | 4,7 | 4,8 | 4,8 | 5,0 | 5,6 | 6,2 | | 30,7% | 9,6% |
| TRM international entre la France et l'Europe¹ (chargement ou déchargement en France) | 134,4 | 135,6 | 141,8 | 144,7 | 145,9 | 122,0 | | -9,2% | -16,4% |
| <i>pavillon Français (2)</i> | 30,3 | 25,8 | 26,6 | 25,6 | 22,5 | 16,1 | 9,3% | -46,9% | -28,6% |
| <i>transport bilatéral des pavillons étrangers</i> | 86,9 | 90,0 | 91,9 | 93,0 | 94,6 | 75,4 | | -13,2% | -20,3% |
| <i>transport par un pavillon tiers</i> | 17,2 | 20,0 | 23,3 | 26,1 | 28,8 | 30,5 | | 76,8% | 5,9% |
| TRM Europe¹ hors de France (chargement et déchargement en Europe et hors de France) | 1 399,9 | 1 417,5 | 1 497,3 | 1 545,7 | 1 518,5 | 1 376,5 | | -1,7% | -9,3% |
| <i>dont</i> | | | | | | | | | |
| <i>cabotage du pavillon Français (3)</i> | 0,6 | 0,4 | 0,5 | 0,5 | 0,4 | 0,3 | 0,2% | -50,5% | -29,2% |
| <i>transport entre pays tiers du pavillon Français (4)</i> | 0,9 | 0,6 | 0,6 | 0,6 | 0,5 | 0,4 | 0,3% | -50,5% | -5,8% |
| TRM hors Europe² | 31,0 | 35,6 | 36,9 | 38,8 | 39,9 | 32,9 | | 6,1% | -17,6% |
| <i>dont</i> | | | | | | | | | |
| <i>pavillon Français (5)</i> | 1,2 | 1,1 | 0,9 | 1,0 | 0,9 | 0,7 | 0,4% | -37,9% | -18,3% |
| TRM total tous pavillons (UE 27 <i>nc</i> Malte et y compris la Norvège et le Liechtenstein) | 1 749,3 | 1 771,1 | 1 863,7 | 1 925,8 | 1 891,9 | 1 693,6 | | -3,2% | -10,5% |
| TRM total du pavillon Français | 212,2 | 205,3 | 211,5 | 219,2 | 206,3 | 173,6 | | -18,2% | -15,8% |
| <i>dont</i> | | | | | | | | | |
| <i>TRM national du pavillon Français (1)</i> | 179,3 | 177,5 | 182,9 | 191,5 | 182,0 | 156,1 | | -12,9% | -14,2% |
| <i>TRM international du pavillon Français (2)+(3)+(4)+(5)</i> | 33,0 | 27,8 | 28,6 | 27,7 | 24,3 | 17,6 | | -46,7% | -27,8% |



Annexe 2: les différents poids et longueurs maximaux autorisés dans l'UE

| | LONGUEUR MAXI | | | PTAC MAXI PORTEUR | | | PTAC MAXI VEHICULE ARTICULE | |
|--------------------|---------------|--------------|---------------|-------------------|-----------|-----------|-----------------------------|-----------|
| | PORTEUR | VEH ARTICULE | TRAIN ROUTIER | 2 ESSIEUX | 3 ESSIEUX | 4 ESSIEUX | 4 ESSIEUX | 5 ESSIEUX |
| Allemagne | 12 | 16,5 | 18,5 | 18 | 26 | 32 | 38 | 40 |
| Autriche | 12 | 16,5 | 18,75 | 18 | 26 | 32 | 38 | 38 |
| Belgique | 12 | 16,5 | 18,75 | 19 | 26 | 32 | 39 | 44 |
| Bulgarie | 12 | 16,5 | 18,75 | 18 | 26 | 32 | 38 | 40 |
| Chypre | 12 | 16,5 | 18,35 | 16 | 24 | 31 | NR | NR |
| Danemark | 12 | 16,5 | 18,35 | 18 | 26 | 32 | 38 | 42 |
| Espagne | 12 | 16,5 | 18,35 | 18 | 26 | 32 | 38 | 40 |
| Estonie | 12 | 16,5 | 18,75 | 18 | 26 | 32 | 38 | 40 |
| Finlande | 12 | 16,5 | 25,25 | 18 | 26 | 32 | 38 | 42 |
| France | 12 | 16,5 | 18,75 | 19 | 26 | 32 | 38 | 40/44 |
| Grèce | 12 | 16,5 | 18,75 | 18 | 26 | 32 | 38 | 40 |
| Hongrie | 12 | 16,5 | 18,75 | 20 | 24 | 30 | 36 | 40 |
| Irlande | 12 | 16,5 | 18,35 | 17 | 26 | 32 | 35 | 40 |
| Italie | 12 | 16,5 | 18,75 | 18 | 26 | 32 | 40 | 44 |
| Lettonie | 12 | 16,5 | 18,35 | 40 | 40 | 40 | 40 | 40 |
| Lituanie | 12 | 16,5 | 18,75 | 18 | 26 | 32 | 38 | 40 |
| Malte | NR | NR | NR | NR | NR | NR | NR | NR |
| Luxembourg | 12 | 16,5 | 18,75 | 19 | 26 | 32 | 44 | 44 |
| Pays-bas | 12 | 16,5 | 18,75 | 21,5 | 33 | 43 | 40 | 50 |
| Pologne | 12 | 16,5 | 18,75 | 16 | 24 | 32 | 32 | 42 |
| Portugal | 12 | 16,5 | 18,75 | 19 | 26 | 32 | 38 | 40 |
| République Tchèque | 12 | 16,5 | 18,75 | 18 | 26 | 32 | 38 | 42 |
| Roumanie | 12 | 16,5 | 18,75 | 18 | 26 | 32 | 38 | 40 |
| Royaume-Uni | 12 | 16,5 | 18,75 | 18 | 26 | 32 | 38 | 40 |
| Slovaquie | 12 | 16,5 | 18,75 | 18 | 26 | 32 | 40 | 40 |
| Slovénie | 12 | 16,5 | 18,75 | 18 | 26 | 32 | 40 | 40 |
| Suède | 24 | 25,25 | 24 | 18 | 26 | 32 | 60 | 60 |



Annexe 3 : les principes à respecter pour une conduite économique:

- Changer de vitesse dès que possible pour toujours être dans le rapport le plus élevé : en effet, plus le régime moteur est bas, moins la consommation est importante.
- Réduire sa vitesse : réduire la vitesse d'une dizaine de kilomètres/heure suffit pour faire des économies importantes sans pour autant perdre beaucoup de temps (Cf. réduction de la vitesse maximale des poids lourds).
- Maintenir une vitesse aussi constante que possible.
- Anticiper les ralentissements.
- Décélérer doucement.
- Bien gérer le point mort : rouler au point mort est à exclure dans une descente mais peu être envisagé sur dans quelques situations telles que l'abord d'un rond-point ou d'un ralentisseur.
- Vérifier la pression des pneus : une mauvaise pression des pneus peut entraîner une surconsommation de carburant.
- Optimiser l'aérodynamisme du véhicule : retirer les accessoires qui perturbent le flux aérodynamique, fermer les fenêtres, permettent de réduire la consommation.
- Ne pas surcharger le véhicule.
- Utiliser les accessoires électriques avec raison : allumer les feux, la radio, les essuie-glaces, et la climatisation augmente la consommation du véhicule. Bien que la plupart des accessoires soient des éléments de sécurité, certain comme la climatisation ne sont pas indispensables. Par exemple, mettre le climatiseur entraine une augmentation de carburant de 20%.
- Attendre que le moteur soit chaud : selon l'ADEME (Agence De l'Environnement et de la Maitrise de l'Energie), une voiture consomme environ 10 à 15 fois plus de carburant lors du 1er kilomètre à froid qu'à chaud.
- Ne pas laisser tourner le moteur à l'arrêt : durant le trajet, pour tout arrêt supérieur à 20 secondes, il est préférable de couper le moteur afin de ne pas gaspiller de carburant.
- Entretien correctement son véhicule : un entretien régulier (pneumatiques en bon état, vidange effectuée...) est nécessaire pour consommer moins.
- Utiliser le régulateur de vitesse : cela permet de maintenir une vitesse stable et de réduire les émissions d'échappement.



TABLE DES SIGLES ET DES ABREVIATIONS



This work is licensed under the Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage à l'Identique 3.0 non transposé License. To view a copy of this license, visit <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/3.0/> or send a letter to Creative Commons, 444 Castro Street, Suite 900, Mountain View, California, 94041, USA.

ADEME : Agence de l'Environnement et de la Maitrise de l'Energie
ARAF : Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires
CITEPA : Centre Interprofessionnel Technique d'Etude de la Pollution Atmosphérique
CNR : Comité National Routier
CO2 : Dioxyde de Carbone
DGITM : Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer
FNH : Fondation Nicolas Hulot
FNTR : Fédération Nationale des Transports Routiers
GIEC : Groupe d'experts Intergouvernemental sur l'Evolution du Climat
INSEE : Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques
IRU : International Road Union
LOTI : Loi d'Orientation des Transports Intérieurs
MEEDDM : Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de la Mer
MMA : Masse Maximale Autorisée
OFP : Opérateur Ferroviaire de Proximité
PME : Petites et Moyennes Entreprises
PTAC : Poids Total Autorisé en Charge
PTRA : Poids Total Roulant Autorisé
RFF : Réseau Ferré de France
SNCF : Société Nationale des Chemins de fer Français
STIF : Syndicat des Transports d'Ile-de-France
TLF : Transport et Logistique de France
TPE : Très Petites Entreprises
TRM : Transport Routier de Marchandises
TRO : Tarification Routière Obligatoire
VNF : Voies Navigables de France



TABLE DES ILLUSTRATIONS



This work is licensed under the Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage à l'Identique 3.0 non transposé License. To view a copy of this license, visit <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/3.0/> or send a letter to Creative Commons, 444 Castro Street, Suite 900, Mountain View, California, 94041, USA.

Figure 1 : « Evolution de la part modale des transports terrestres en France entre 1984 et 2009. »

A. DEUDON, 2011

Figure 2 : « Répartition du transport pour compte d'autrui par type de carrosserie. »

A. DEUDON, 2011

Figure 3 : « Transport routier de marchandises réalisé en 2009 par le pavillon Français selon la distance parcourue. »

A. DEUDON, 2011

Figure 4 : « Evolution du prix d'un litre de carburant. »

www.France-inflation.com, 2011

Figure 5 : « Chute du transport international pour le pavillon Français. »

A. DEUDON, 2011

Figure 6 : « Part des pavillons étrangers cabotant en France en 2008. »

A. DEUDON, 2011

Figure 7 : « Coût de travail de chauffeurs routiers. »

CNR « Allemagne », 2007

Figure 8 : « Contribution des différents gaz à effet de serre au réchauffement climatique pour l'année 2009 en France. »

A. DEUDON, 2011

Figure 9 : « Evolution des émissions de Gaz à effet de serre de 1990 à 2010 en France. »

A. DEUDON, 2011

Figure 10 : « Répartition des émissions de gaz à effet de serre en 2009 en France par secteurs. »

A. DEUDON, 2011

Figure 11 : « Normes Euro. »

MEEDDM / DGITM, 2010



Figure 12 : « Evolution des émissions de polluants des véhicules selon la norme Euro. »

MEEDDM / DGITM, 2010

Figure 13 : « Le Canal Seine-Nord-Europe. »

MEEDM, 2007

Figure 14 : « Carte du réseau taxable de l'Ecotaxe »

DGITM, 2011



TABLE DES MATIERES



This work is licensed under the Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage à l'Identique 3.0 non transposé License.
To view a copy of this license, visit <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/3.0/>
or send a letter to Creative Commons, 444 Castro Street, Suite 900, Mountain View, California, 94041, USA.

| | |
|--|-----------|
| INTRODUCTION | 1 |
| PREMIERE PARTIE : LA SITUATION ACTUELLE DU TRANSPORT ROUTIER EN FRANCE | 4 |
| CHAPITRE 1: PETIT HISTORIQUE DU TRANSPORT ROUTIER | 5 |
| CHAPITRE 2: SITUATION DU TRANSPORT ROUTIER FRANÇAIS VIS-A-VIS DES AUTRES MODES DE TRANSPORT | 7 |
| 2.1. <i>La domination du transport routier : Etat des lieux</i> | 7 |
| 2.1.1. La prépondérance du transport routier en France | 7 |
| 2.1.2. La composition du transport routier | 7 |
| 2.2. <i>Les raisons de cette domination</i> | 8 |
| 2.2.1. Avantages relief – infrastructures | 8 |
| 2.2.2. Des distances de transport souvent courtes | 9 |
| 2.2.3. Avantages techniques | 10 |
| 2.2.4. Avantage économique | 11 |
| 2.3. <i>Les contraintes et les limites du transport routier</i> | 12 |
| 2.3.1. Augmentation continue du prix du gasoil | 12 |
| 2.3.2. Contrainte écologique | 13 |
| 2.3.3. Saturation des routes | 14 |
| CHAPITRE 3: SITUATION DES TRANSPORTEURS ROUTIERS FRANÇAIS VIS-A-VIS DE LEURS HOMOLOGUES ETRANGERS | 15 |
| 3.1. <i>Le pavillon Français concurrencé : Etat des lieux</i> | 15 |
| 3.1.1. La chute à l'international | 15 |
| 3.1.2. Augmentation de la concurrence sur le marché intérieur | 16 |
| 3.1.2.1. Définition du cabotage | 16 |
| 3.1.2.2. L'augmentation continue du cabotage en France | 16 |
| 3.2. <i>Les raisons de la domination des transporteurs étrangers</i> | 17 |
| 3.2.1. Distorsion fiscale et sociale dans l'UE | 18 |
| 3.2.2. Réglementations différentes | 20 |
| DEUXIEME PARTIE : LES DECISIONS DU GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT | 22 |
| CHAPITRE 4: NAISSANCE DU GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT | 23 |
| 4.1. <i>Le Grenelle de l'environnement : la suite logique du protocole de Kyoto</i> | 23 |
| 4.2. <i>Lancement du Grenelle</i> | 24 |
| 4.3. <i>Le mécanisme du Grenelle</i> | 25 |
| 4.3.1. La loi-cadre dite « Grenelle I » | 25 |
| 4.3.2. La loi de mise en œuvre dite « Grenelle II » | 26 |
| 4.3.3. Autres prolongements du Grenelle | 26 |
| CHAPITRE 5: LES DECISIONS DU GRENELLE AU NIVEAU DU TRANSPORT DE MARCHANDISES | 27 |
| 5.1. <i>Grenelle I</i> | 27 |



| | | |
|--|--|-----------|
| 5.2. | <i>Grenelle II</i> | 28 |
| 5.2.1. | Mesures relatives aux péages autoroutiers | 28 |
| 5.2.2. | Mesures relatives au développement des modes alternatifs à la route..... | 30 |
| 5.2.3. | Expérimentation des péages urbains | 30 |
| CHAPITRE 6: LES PRINCIPALES MESURES QUI TOUCHENT LE TRANSPORT ROUTIER | | 31 |
| 6.1. | <i>L'Ecotaxe poids lourds</i> | 31 |
| 6.1.1. | Les objectifs..... | 31 |
| 6.1.2. | La mise en œuvre de l'Ecotaxe | 31 |
| 6.1.2.1. | Les redevables..... | 31 |
| 6.1.2.2. | La tarification..... | 32 |
| 6.1.2.3. | Dispositif de perception de la taxe | 32 |
| 6.1.2.4. | La consistance du réseau taxable..... | 33 |
| 6.1.3. | L'entrée en vigueur de la taxe..... | 34 |
| 6.2. | <i>Le report modal</i> | 35 |
| 6.2.1. | Fret ferroviaire | 35 |
| 6.2.2. | Canal Seine-Nord-Europe..... | 36 |
| 6.3. | <i>Amélioration de la performance environnementale des poids lourds</i> | 37 |
| 6.3.1. | L'écoconduite | 37 |
| 6.3.2. | Péages sans arrêt | 38 |
| 6.3.3. | Le 44 tonnes..... | 38 |
| 6.3.4. | Réduction à 80 km/h sur autoroute | 39 |
| 6.4. | <i>L'affichage des émissions de CO2</i> | 40 |
| TROISIEME PARTIE : L'IMPACT POUR LES TRANSPORTEURS ROUTIERS FRANÇAIS. | | 41 |
| CHAPITRE 7: LES CONSEQUENCES POSITIVES POUR LES TRANSPORTEURS ROUTIERS FRANÇAIS | | 42 |
| 7.1. | <i>La mise en place du 44 tonnes</i> | 42 |
| 7.2. | <i>La multiplication des péages sans arrêt</i> | 42 |
| 7.3. | <i>L'écoconduite</i> | 43 |
| 7.4. | <i>Conclusions</i> | 44 |
| CHAPITRE 8: LES CONSEQUENCES NEGATIVES POUR LES TRANSPORTEURS ROUTIERS FRANÇAIS | | 45 |
| 8.1. | <i>L'écotaxe poids lourds</i> | 45 |
| 8.2. | <i>Le report modal</i> | 46 |
| 8.2.1. | Situation brève du report modal..... | 47 |
| 8.2.2. | Le canal Seine-Nord Europe | 47 |
| 8.2.3. | Le plan d'actions national pour le fret ferroviaire..... | 48 |
| 8.3. | <i>Le changement du comportement des chargeurs</i> | 49 |
| 8.4. | <i>Des mesures uniquement néfastes pour les transporteurs Français ?</i> | 50 |
| 8.4.1. | L'Ecotaxe..... | 50 |
| 8.4.2. | Le report modal..... | 50 |
| CHAPITRE 9: COMMENT S'ADAPTER A CES MESURES ? | | 52 |
| 9.1. | <i>Limiter les incidences</i> | 52 |



| | |
|---|-----------|
| 9.1.1. Adhérer à la charte CO2 | 52 |
| 9.1.2. Eviter l'explosion du cabotage..... | 54 |
| 9.2. <i>Faire évoluer les mentalités</i> | 55 |
| 9.2.1. Les mentalités des clients..... | 55 |
| 9.2.2. Les mentalités des transporteurs | 55 |
| 9.3. <i>L'environnement, enfin un avantage commercial ?</i> | 56 |
| CONCLUSION | 58 |
| SOURCES DE DOCUMENTATION | 61 |
| ANNEXES | 64 |
| TABLE DES ANNEXES | 65 |
| TABLE DES SIGLES ET DES ABBREVIATIONS | 69 |
| TABLE DES ILLUSTRATIONS | 71 |



RESUME

Aujourd'hui, l'Homme doit prendre en compte un élément qui ne l'était pas par le passé : l'environnement. En effet, nous faisons face à la dégradation de notre environnement et au dérèglement climatique. Dans la lignée du protocole de Kyoto, le gouvernement Français a décidé de créer le Grenelle de l'environnement dans le but de faire réduire l'émission des gaz à effet de serre en France et de respecter davantage notre environnement. La question posée dans ce mémoire est de savoir quelles vont être les conséquences du Grenelle sur les transporteurs routiers Français, tant le transport routier est l'un des principal émetteur de gaz à effets de serre. Après avoir situé le transport routier de marchandise en France puis recensé les mesures du Grenelle de l'environnement concernant le transport, nous avons traité des conséquences positives ou négatives pour les transporteurs routiers Français. Cette analyse recense des aspects positifs tels que l'Ecoconduite ou l'instauration du 44 tonnes mais aussi d'autres aspects plus négatifs tels que l'Ecotaxe ou le report modal qui risquent d'accroître la concurrence à tous les niveaux. A l'heure actuelle, toutes les mesures ne sont pas encore mises en application mais nous pouvons penser que le choix des clients définira le réel devenir des transporteurs routiers français.

Mots clés :

Réchauffement climatiques

Gaz à effets de serre

Développement durable

Grenelle de l'environnement

Transport routier de marchandises

Ecotaxe

Report modal

Ecoconduite

Cabotage

Compétitivité des transporteurs Français



ABSTRACT

Nowadays, man must take into account one thing which hadn't this importance in the past: environment. As a matter of fact, we are facing the degradation of our environment and the disordered state of climate. In the line of Kyoto treaty, french government has decided to create « Le Grenelle de l'environnement » in order to reduce greenhouse gases in France and in order to be more respectful towards environment. The question asked in this thesis memory is to know what the consequences of « Le Grenelle » will be on the french road hauliers. After analysing the impact of road haulage in France and recording the « Grenelle de l'environnement » measures about road haulage, we dealt with its positive or negative consequences on french road hauliers. This analysis points out positive aspects such as the eco-friendly driving or the establishment of the fourty four tons but also other more negative aspects such as the « Ecotaxe » or the modal report which can increase competition at all levels. At the present time, all the measures have not been applied but we can think that customers' choice will induce the real becoming of french road hauliers.

Mots clés :

Global warming
Greenhouse gases
Sustainable development
« Grenelle de l'environnement »
Haulage
Eco-friendly tax
Modal report
Eco-friendly driving
Cabotage
Competitiveness of french road hauliers

