

Suppression du remboursement des accises sur le diesel professionnel pour les camions

Impact sur la demande de transport de marchandises
dans le modèle PLANET

Août 2023

Abstract - Ce rapport a pour objectif d'étudier les effets, sur la demande de transport de marchandises, de la suppression du remboursement des accises sur le diesel professionnel, à l'aide du modèle PLANET. L'analyse met en regard les résultats publiés en avril 2022 dans les Perspectives de la demande de transport en Belgique avec une variante tablant sur la suppression de ce régime pour les camions à partir de 2025 (t+1 dans le modèle).

Jel Classification - R41, R48

Keywords - Transport

Table des matières

1. Cadre de l'analyse	1
2. Impact sur la demande de transport de marchandises.....	3
3. Impact sur les véhicules-kilomètres (congestion routière)	4
4. Impact sur les émissions directes et non brûlées.....	5
5. Conclusion.....	6

Liste des tableaux

Tableau 1	Hypothèses concernant les accises	1
Tableau 2	Impact sur les tonnes-kilomètres parcourues sur le territoire belge par mode de transport ...	3
Tableau 3	Impact sur les tonnes-kilomètres parcourues sur le territoire belge par type de flux	3
Tableau 4	Impact sur les véhicules-kilomètres parcourus sur le territoire belge : personnes et marchandises	4
Tableau 5	Impact sur les véhicules-kilomètres parcourus sur le territoire belge : camions et camionnettes	4
Tableau 6	Impact sur les émissions directes et non brûlées par polluant	5

Liste des graphiques

Graphique 1	Croissance des tonnes-kilomètres parcourues en camion (en ordonnée) en fonction de la croissance du prix du diesel (en abscisse)	6
-------------	--	---

1. Cadre de l'analyse

Ce rapport a pour objectif d'étudier les effets, sur la demande de transport, de la suppression du régime du diesel professionnel pour les camions à l'aide du modèle PLANET.

Ce régime favorable s'opère par le biais d'un mécanisme de remboursement d'une partie des accises payées. Il est détaillé à l'article 429 de la Loi-programme du 27 décembre 2004. Ce régime s'applique au gasoil utilisé par des véhicules dont la MMA est égale ou supérieure à 7,5 tonnes, qu'ils soient belges ou étrangers.

La présente analyse repose sur les Perspectives de la demande de transport publiées en 2022, dont l'année de référence est 2019 et l'horizon de projection 2040. Dans ce scénario de référence, le remboursement est fixé à 0,25€ par litre de gasoil et reste constant en termes réels au cours de la projection (scénario "REF", tableau 1). Ce montant, retenu en août 2021 pour la projection de PLANET, ne tient donc pas compte de la diminution du montant remboursé dans le futur, actée fin de l'année 2021.

Le scénario alternatif "DIES" table sur la suppression du régime du diesel professionnel pour les camions à partir de 2025 (t+1 dans le modèle)¹ et cela jusqu'en 2040. En pratique, le montant des accises frappant le diesel des camions (en euro par litre) devient ainsi le même que celui qui touche les camionnettes ou les voitures diesel à partir de 2025.

Tableau 1 Hypothèses concernant les accises
En euros 2019 par litre de gasoil

	2019	2025	2030	2035	2040
Camions REF	0,35	0,35	0,35	0,35	0,35
Camions DIES	0,35	0,59	0,59	0,59	0,59

Source : PLANET v5.0.

Scénario REF : Perspectives de la demande de transport publiées en avril 2022.

Scénario DIES : scénario de suppression diesel professionnel à partir de 2025.

Les sections suivantes présentent l'impact de ce scénario sur la demande de transport, la congestion routière et les émissions de polluants globaux (gaz à effet de serre) et locaux (NO_x et PM_{2,5}) par rapport au scénario de référence (REF). Seul l'impact du modal shift sur les émissions est étudié. Les émissions moyennes par tonne-km pour le transport de marchandises sont cependant identiques dans les deux scénarios. Un éventuel verdissement du parc de camions grâce aux accises plus élevées échappe à cette analyse.

Ces résultats doivent être interprétés en bonne compréhension des limites à l'exercice imposées par la nature du modèle, ces limites pouvant mener à une surestimation du transfert modal vers le rail et la navigation intérieure pour le transport international et vers la camionnette pour le transport national.

1. Le mode de transport « camion » dans le modèle PLANET a trait au transport routier de marchandises par des véhicules dont la MMA est de 3,5 T et plus. Aucune distinction n'est possible entre les véhicules de 3,5 T à 7,5 T et les véhicules de plus de 7,5 T dans le modèle. Le régime du diesel

¹ t+2 = 2030, t+3 = 2035, t+4 = 2040.

professionnel est appliqué uniformément à cette catégorie, sans distinction relative à la MMA². Aucun report modal vers un camion de plus petite taille n'est donc envisagé dans l'analyse, le seul report modal possible pour le transport routier est la camionnette.

2. Le modèle ne considère pas la camionnette comme mode de transport de marchandises pour les flux internationaux. Le report modal vers les camionnettes du fait du renchérissement du transport en camion n'est donc possible que pour le transport national de marchandises. Pour le transport international, le report ne peut se faire que vers le rail et les voies d'eau intérieures.
3. A défaut d'une modélisation explicite des prix relatifs des carburants au niveau des pays frontaliers, et des comportements des acteurs en relation à l'évolution de ces prix relatifs, on suppose, dans le modèle PLANET, que le carburant consommé pour les kilomètres parcourus sur le territoire belge est – en moyenne – acheté sur le territoire belge. Le renchérissement du carburant impliqué par la mesure analysée ici pourrait, dans les faits, amener à un changement des comportements d'achat, la taille du territoire national permettant aisément d'effectuer tous les trajets en camion sans ravitaillement en Belgique. Cet aspect n'est pas pris en compte dans la présente analyse³. Sa prise en compte aurait pour effet de diminuer l'ampleur du choc modélisé sur le coût du transport en camion, et donc l'ampleur des effets mesurés ci-dessous.

A noter que l'impact sur la demande de transport de marchandises est analysé, dans la section suivante, par le biais des tonnes-kilomètres parcourues sur le territoire belge. Les tonnages transportés sur notre territoire sont estimés en amont dans le modèle et ne sont pas affectés par un changement de régime des accises. C'est donc par le biais des distances parcourues que se propage l'impact sur les tonnes-kilomètres de la mesure analysée : soit par le choix d'un mode alternatif qui, pour un même couple origine/destination, demande un nombre de kilomètres parcourus différent, soit par une réorganisation de la matrice origine/destination par produit sous l'effet des différences de coûts généralisés.

² En 2022, 91,5% des redevances kilométriques sont prélevées sur des camions dont la MMA est supérieure à 32 T, 6,7% sur des camions de 12 à 32 T et 1,8% sur des camions de moins de 12 T (source : Viapass, prélèvements par MMA en 2022).

³ Une étude commandée par le SPF Finances examine l'impact d'une suppression (partielle) du diesel professionnel sur le "tourisme à la pompe" en Belgique et sur les recettes des accises. Voir TML (2022), *Proposal for a green tax reform, Final report*, TM Leuven, 30 juin 2022.

2. Impact sur la demande de transport de marchandises

La suppression du diesel professionnel pour les camions en 2025 réduirait légèrement le nombre total de tonnes-km parcourues sur le sol belge d'ici 2040, par rapport au scénario de référence (-411 millions ou -0,5%) (tableau 2). La demande de transport par camion serait 1,3% moins élevée en 2040 que dans le scénario de référence, soit 782 millions de tonnes-kilomètres en moins. Cette diminution serait partiellement compensée par un report modal vers la navigation intérieure (+196 millions de tonnes-kilomètres), le rail (+139 millions) et la camionnette (+36 millions). En pourcentage, les camionnettes bénéficieraient le plus de cette suppression : +6,6% d'ici 2040, suivies, par ordre d'importance, par les voies navigables intérieures (+2,3%) et le rail (+1,7%).

Tableau 2 Impact sur les tonnes-kilomètres parcourues sur le territoire belge par mode de transport
Millions de tonnes-kilomètres

	Année de base 2019	Scénario REF 2040	Scénario DIES 2040	Différence : sc. DIES vs sc. REF	
				Niveau 2040	% 2040
Navigation intérieure	7932,4	8643,4	8839,4	196,0	2,3%
Rail	6522,9	8378,7	8518,1	139,4	1,7%
Camions	48531,0	58787,8	58005,9	-781,9	-1,3%
Camionnettes	535,1	544,6	580,4	35,8	6,6%
Total	63521,4	76354,5	75943,8	-410,7	-0,5%
Route	49066,1	59332,5	58586,3	-746,2	-1,3%

Source : PLANET v5.0.

Scénario REF : Perspectives de la demande de transport publiées en avril 2022.

Scénario DIES : scénario de suppression diesel professionnel à partir de 2025.

Si on analyse l'impact par type de flux, le transport international (entrées, sorties et transit) est plus impacté que le transport national (tableau 3). Ce dernier n'est quasiment pas impacté par la suppression du régime, notamment grâce au report vers les camionnettes. Comme indiqué dans la section précédente, ces chiffres doivent être interprétés en bonne compréhension des limites de l'exercice : un transporteur international pourra faire le plein à l'étranger et/ou choisir de transporter ses marchandises dans un camion de plus petite taille, et ceci ne peut être capté dans le modèle tel qu'il est construit actuellement.

Tableau 3 Impact sur les tonnes-kilomètres parcourues sur le territoire belge par type de flux
Millions de tonnes-kilomètres

	Année de base 2019	Scénario REF 2040	Scénario DIES 2040	Différence : sc. DIES vs sc. REF	
				Niveau 2040	% 2040
National	28109,0	28885,4	28884,5	-0,9	0,0%
Entrées	13539,4	18316,2	18227,4	-88,8	-0,5%
Sorties	13766,1	18554,3	18440,7	-113,6	-0,6%
Transit	8107,0	10598,7	10391,2	-207,5	-2,0%
Total	63521,4	76354,5	75943,8	-410,7	-0,5%

Source : PLANET v5.0.

Scénario REF : Perspectives de la demande de transport publiées en avril 2022.

Scénario DIES : scénario de suppression diesel professionnel à partir de 2025.

3. Impact sur les véhicules-kilomètres (congestion routière)

L'impact sur le nombre de véhicules-kilomètres parcourus sur le réseau routier belge (et donc la vitesse moyenne) est quasi nul (tableau 4). Le nombre de kilomètres parcourus pour le transport de marchandises serait supérieur de 0,4% en 2040 par rapport au scénario de référence : cela résulte d'une hausse pour les camionnettes (+ 6,5%) et d'une baisse pour les camions (-1,2%). Le trafic est en légère augmentation pour la plupart des zones géographiques : la hausse est la plus forte pour Bruxelles (+2,6%). Dans l'agglomération d'Anvers, le trafic diminuerait de 0,2% par rapport au scénario de référence en 2040 (tableau 5).

La baisse des tonnes-kilomètres par la route décrite dans le tableau 2 ne se traduit donc pas par une diminution des kilomètres parcourus sur la route. La raison principale est le taux de chargement des camionnettes, moins élevé que celui des camions. Le transfert modal du camion vers la camionnette génère ainsi, à tonnage transporté constant, des véhicules kilomètres supplémentaires, qui compensent totalement la baisse des tonnes-kilomètres.

Tableau 4 Impact sur les véhicules-kilomètres parcourus sur le territoire belge : personnes et marchandises
Millions de véhicules-kilomètres

	Année de base	Scénario REF	Scénario DIES	Différence : sc. DIES vs sc. REF	
	2019	2040	2040	Niveau 2040	% 2040
Personnes	105257,6	112640,5	112638,0	-2,5	0,0%
Marchandises	11866,9	13990,3	14046,4	56,1	0,4%
Total	117124,6	126630,8	126684,4	53,6	0,0%

Source : PLANET v5.0.

Scénario REF : Perspectives de la demande de transport publiées en avril 2022.

Scénario DIES : scénario de suppression diesel professionnel à partir de 2025.

Le trafic est en légère augmentation pour la plupart des zones géographiques : la hausse est la plus forte pour Bruxelles (+2,6%). Dans l'agglomération d'Anvers, le trafic diminuerait de 0,2% par rapport au scénario de référence en 2040.

Tableau 5 Impact sur les véhicules-kilomètres parcourus sur le territoire belge : camions et camionnettes
Millions de véhicules-kilomètres

	Année de base	Scénario REF	Scénario DIES	Différence : sc. DIES vs sc. REF	
	2019	2040	2040	Niveau 2040	% 2040
Camions	9080,5	11149,8	11021,4	-128,5	-1,2%
Camionnettes	2786,4	2840,5	3025,1	184,6	6,5%
Total	11866,9	13990,3	14046,4	56,1	0,4%

Source : PLANET v5.0.

Scénario REF : Perspectives de la demande de transport publiées en avril 2022.

Scénario DIES : scénario de suppression diesel professionnel à partir de 2025.

Comme indiqué supra, ces résultats doivent être interprétés avec prudence, un transfert modal vers des camions de plus petite taille n'étant pas possible dans PLANET.

4. Impact sur les émissions directes et non brûlées

Comme expliqué précédemment, la suppression du régime “diesel professionnel” pour les camions entraîne une diminution globale des tonnes-kilomètres parcourues sur le territoire belge par rapport au scénario de référence, la diminution des tonnes-km en camion (-1,3% en 2040) n’étant pas compensée par l’augmentation des tonnes-km parcourues par les trois autres modes de transport étudiés (+ 1,7% pour le rail, + 2,3% pour la navigation intérieure et + 6,6% pour les camionnettes).

Puisque les émissions moyennes par tonne-km sont identiques dans les deux scénarios, l’impact sur les émissions directes et non brûlées par mode de transport est similaire à celui décrit pour les tonnes-kilomètres : une diminution par rapport au scénario de référence pour les camions (- 1,3% en 2040) et une augmentation pour le rail, la navigation intérieure et la camionnette (respectivement, 1,7%, 2,3% et 6,6% en 2040), et ce, quel que soit le polluant considéré.

L’impact sur les émissions totales du transport de marchandises, tous modes confondus, varie cependant en fonction du polluant considéré, par effet de composition (contributions différentes des modes de transport) (tableau 6).

Les émissions directes de gaz à effet de serre et les émissions non brûlées de PM_{2,5} seraient ainsi légèrement inférieures à celles du scénario de référence (-0,5% et -0,6% respectivement) tandis que les émissions directes de NO_x et de PM_{2,5} augmentent d’un peu moins de 2% par rapport au scénario de référence en 2040.

Si on considère les émissions de PM_{2,5} dans leur ensemble, elles seraient légèrement inférieures au scénario de référence (-0,3%)⁴.

Tableau 6 Impact sur les émissions directes et non brûlées par polluant

Polluants	Type émissions	Impact en 2040 par rapport au scénario de référence (%)
Gaz à effet de serre	Directes	-0,5%
Nox	Directes	1,6%
PM _{2,5}	Directes	1,9%
	Non brûlées	-0,6%
	Total	-0,3%

Source : PLANET v5.0.

⁴ La part des émissions non brûlées s’élève à plus de 80% du total des émissions de PM_{2,5}.

5. Conclusion

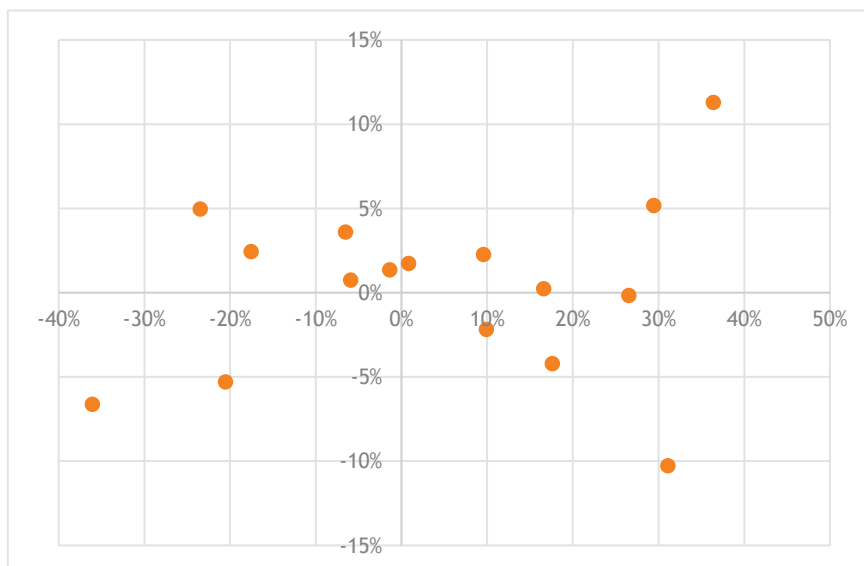
Les résultats présentés ci-dessus indiquent que la suppression du régime du diesel professionnel pour les camions n’aurait pas d’impact significatif sur la congestion routière et les émissions de polluants. Il s’agirait d’une mesure budgétaire, plus qu’environnementale, bien que l’effet net sur le budget soit inconnu.

Le modèle PLANET n’est pas nécessairement l’outil le plus adapté pour quantifier les effets d’une telle mesure, la modélisation du transport de marchandises y étant très agrégée et simplifiée. On peut qualifier cette simulation au moyen d’arguments qualitatifs. En particulier, cette mesure, et l’ampleur de l’impact attendu, peuvent être mis en parallèle avec deux types de “chocs” enregistrés au cours des dernières années.

En premier lieu : l’introduction de la redevance kilométrique en avril 2016. En 2023, le montant du prélèvement pour les camions de plus de 32 tonnes oscille entre 0,154€ et 0,339€ par kilomètre en fonction de la norme Euro et de la Région. En comparaison, le remboursement de l’accise est de l’ordre de 0,06€ par kilomètre. Les données historiques montrent que l’introduction de la taxe au kilomètre n’a pas eu d’impact négatif significatif sur le transport routier en camion.

En deuxième lieu, le prix du diesel lui-même est très volatile. Ceci nous permet de juger de la corrélation entre coût du carburant et intensité du transport de marchandises par la route. Les données historiques agrégées à notre disposition ne montrent pas de lien clair entre évolution des prix du diesel et évolution des tonnes-kilomètres en camion. Le graphique suivant illustre cet aspect pour la période 2005-2021.

Graphique 1 Croissance des tonnes-kilomètres parcourues en camion (en ordonnée) en fonction de la croissance du prix du diesel (en abscisse)



Source : calculs propres.

La suppression du régime de diesel professionnel représenterait une augmentation d'environ 20% du coût hors TVA des carburants pour le transport par camion. Sur ce graphique, on constate que pour des augmentations annuelles du même ordre de grandeur des prix hors TVA, les tonnes kilomètre transportées en camion sur notre territoire ont connu des évolutions tant positives que négatives. Ces données pointent vers une élasticité prix nulle à ce niveau de choc.

Rappelons qu'en tenant compte de l'ensemble de la structure de coût d'une entreprise de transport par camion, la suppression de l'abattement pour le diesel professionnel représente une hausse typique d'environ 3% du coût au kilomètre. En pratique, la substitution intermodale réelle pour des chocs aussi faibles est nulle. Ceci en raison du peu d'alternatives au transport routier impliquant un surcoût global aussi faible. Tant le recours à la barge ou au rail – impliquant rupture de charge, délais de transbordement, et malgré tout recours au camion pour le pré- et post- acheminement, que le recours à la camionnette – beaucoup plus onéreuse en coût de personnel et peu adaptée à l'essentiel des tonnages transportés en camion – paraissent peu réalistes pour compenser un surcoût aussi modeste.

Si le modèle PLANET par nature prévoit pour tout choc dans les coûts une modification de la demande, du fait de la linéarité impliquée par la calibration sur d'uniques élasticités de long terme, il convient de bien interpréter la manière dont cet effet est calculé. PLANET prévoit des effets très modestes à la mesure, en pratique il semble plus probable que l'impact réel de la suppression de l'abattement fiscal pour usage professionnel du diesel soit peu significatif, et n'ait donc pas de conséquences positives en termes de congestion ou d'émissions.

Le Bureau fédéral du Plan

Le Bureau fédéral du Plan (BFP) est un organisme d'intérêt public chargé de réaliser, dans une optique d'aide à la décision, des études et des prévisions sur des questions de politique économique, socioéconomique et environnementale. Il examine en outre leur intégration dans une perspective de développement durable. Son expertise scientifique est mise à la disposition du gouvernement, du Parlement, des interlocuteurs sociaux ainsi que des institutions nationales et internationales.

Il suit une approche caractérisée par l'indépendance, la transparence et le souci de l'intérêt général. Il fonde ses travaux sur des données de qualité, des méthodes scientifiques et la validation empirique des analyses. Enfin, il assure aux résultats de ses travaux une large diffusion et contribue ainsi au débat démocratique.

Le Bureau fédéral du Plan est certifié EMAS et Entreprise Écodynamique (trois étoiles) pour sa gestion environnementale.

Contributions

Cette publication a été réalisée sous la direction de Coraline Daubresse, BFP (cd@plan.be), Bruno Hoornaert, BFP (bho@plan.be) et Benoît Laine, BFP (bl@plan.be).

Les travaux présentés dans ce rapport ont pour cadre un accord de collaboration entre le SPF Mobilité et Transports et le Bureau fédéral du Plan. La collaboration porte sur le développement et l'exploitation d'informations statistiques, l'élaboration de perspectives en matière de transports et l'analyse de politiques de transport.

Reproduction autorisée, sauf à des fins commerciales, moyennant mention de la source.

Éditeur responsable : Baudouin Regout

Bureau fédéral du Plan

Rue Belliard 14-18, 1040 Bruxelles
+32-2-5077311
www.plan.be
contact@plan.be

Service public fédéral Mobilité et Transports

Rue du Progrès 56, 1210 Bruxelles
+32-2-2773111
<https://www.mobilit.belgium.be>
info@mobilit.fgov.be