

Etude d'impact économique de la taxe poids lourds alsacienne R-PASS

Septembre 2025

Final

Destinataire(s)

Collectivité européenne d'Alsace (CeA)

Associé signataire

SAUTEL Olivier

LIMITES ET PORTEE DE NOTRE INTERVENTION

La présente étude (ci-après « le Rapport ») a été préparée par Deloitte Finance, une entité du réseau Deloitte, à la demande de la Collectivité européenne d'Alsace (CeA) selon la portée et les limites énoncées ci-après.

Le Rapport a été préparé dans le seul but d'examiner l'impact économique de la taxe R-PASS en Alsace. Il ne doit pas être utilisé à d'autres fins ou dans un autre contexte et Deloitte Finance décline toute responsabilité en cas d'utilisation non conforme.

Le Rapport est destiné à l'usage exclusif de la Collectivité européenne d'Alsace (CeA). Aucune autre partie que la CeA n'a le droit de se fonder sur le Rapport pour quelque motif que ce soit et Deloitte Finance décline toute responsabilité envers toute autre partie que la CeA à l'égard du Rapport ou de son contenu.

Les informations contenues dans le rapport sont le fruit de l'analyse par Deloitte Finance des données fournies par les acteurs interrogés, ou proviennent d'autres sources clairement référencées dans les sections pertinentes du Rapport. Bien que ce Rapport ait été préparé en toute bonne foi et avec le plus grand soin, Deloitte Finance ne garantit pas, de manière expresse ou implicite, l'exactitude ou l'exhaustivité des informations qu'il contient. En outre, les résultats de l'analyse contenus dans le Rapport se fondent sur les informations disponibles au moment de la rédaction du rapport (25 mai 2025). Deloitte Finance décline toute responsabilité découlant de l'utilisation du Rapport et de son contenu, y compris toute action ou décision prise à la suite d'une telle utilisation.

Table des matières

CHAPITRE 1. LE PROJET R-PASS, UN PROJET FISCAL DE TERRITOIRE VISANT A CONJUGUER ECONOMIE LOCALE ET ACTIVITES DE TRANSPORT ROUTIER	14
I. INTRODUCTION.....	14
II. COMPRENDRE LE PROJET R-PASS ET SES ENJEUX PLURIELS POUR LE TERRITOIRE	14
A. <i>La taxe poids lourds : un projet ancien à replacer dans un contexte européen de taxation des poids lourds.....</i>	<i>14</i>
B. <i>Rappel des objectifs du projet</i>	<i>15</i>
C. <i>Le périmètre d'application de R-PASS.....</i>	<i>16</i>
D. <i>Présentation technique du projet R-PASS.....</i>	<i>19</i>
III. UNE ACTIVITE DE TRANSPORT ROUTIER PARTAGEE ENTRE SERVICE A UNE ECONOMIE ALSACIENNE DYNAMIQUE ET POIDS ECONOMIQUE D'UN TRANSIT INTERNATIONAL.....	22
A. <i>Une économie alsacienne relativement dynamique et performante sur le long terme, mais faisant face à une conjoncture délicate</i>	<i>22</i>
B. <i>Le trafic routier poids lourds en Alsace, socle d'une économie locale très interconnectée, mais marqué également par le poids du transit.....</i>	<i>32</i>
IV. LES IMPACTS ECONOMIQUES CRAINTS PAR LES ACTEURS LOCAUX A LA SUITE DES RETOURS DE LA PHASE DE CONCERTATION	35
A. <i>Les entreprises alsaciennes face à une augmentation des coûts de revient qui peut entraîner des distorsions de concurrence</i>	<i>35</i>
B. <i>L'augmentation des prix des produits pour les consommateurs alsaciens.....</i>	<i>39</i>
V. LES OBJECTIFS DE L'ETUDE D'IMPACT ECONOMIQUE	40
CHAPITRE 2. LES HYPOTHESES DE TRAVAIL ET LA METHODE CHOISIE POUR L'EVALUATION DES IMPACTS POTENTIELS DE R-PASS.....	42
I. INTRODUCTION.....	42
II. LES PARAMETRES DE LA TAXE R-PASS RETENUS COMME HYPOTHESES POUR EVALUER L'IMPACT ECONOMIQUE	42
A. <i>Réseau concerné par la taxe.....</i>	<i>42</i>
B. <i>Niveau tarifaire de la taxe</i>	<i>43</i>
III. PERIMETRE DES IMPACTS RETENUS POUR LA DEMARCHE D'EVALUATION QUANTITATIVE	46
A. <i>Types d'impacts retenus</i>	<i>46</i>
B. <i>Types d'impacts non pris en compte.....</i>	<i>46</i>
C. <i>Prise en compte des mesures qui pourraient être mises en place pour éviter-réduire-compenser les impacts économiques de la taxe</i>	<i>47</i>
IV. LES DONNEES DE REFERENCE UTILISEES POUR L'EVALUATION DES IMPACTS	48
A. <i>Entretiens avec les acteurs</i>	<i>48</i>
B. <i>Données sur les trajets des acteurs</i>	<i>49</i>
C. <i>Données issues d'études sur le trafic alsacien</i>	<i>50</i>
D. <i>Données publiques des acteurs/filières</i>	<i>52</i>
V. L'ETUDE D'IMPACT REPOSE SUR TROIS APPROCHES METHODOLOGIQUES COMPLEMENTAIRES, PERMETTANT DE SAISIR LE COUT GLOBAL POUR L'ECONOMIE ALSACIENNE PUIS DE SE FOCALISER SUR LES CONSOMMATEURS, D'UNE PART, ET SUR LES PRINCIPALES FILIERES IMPACTEES, D'AUTRE PART.....	53
CHAPITRE 3. EVALUATION GLOBALE DU MONTANT DE TAXE PORTE PAR LE TRAFIC DE TRANSIT ET PAR L'ECONOMIE ALSACIENNE, SUR LA BASE DE DONNEES DE TRAFICS.....	56
I. INTRODUCTION.....	56
II. UNE PART SIGNIFICATIVE DU TRAFIC EST REALISEE HORS DU RESEAU TAXABLE, ET LE CHOIX D'UN SCENARIO 1 DE RESEAU TAXE, RESTREINT AUX GRANDS AXES, EST LE SCENARIO DE TAXATION LE MOINS IMPACTANT SUR L'ECONOMIE LOCALE.....	56
III. LES ACTEURS DU TRANSIT PAIERAIENT PRES DE 45 SUR LES 90 MILLIONS D'EUROS, ESTIMES DANS LE CAS D'UN SCENARIO RESTREINT AUX GRANDS AXES ET UN COUT KILOMETRIQUE DE 0,19€/KM. LE COUT DE LA TAXE POUR L'ECONOMIE LOCALE REPRESENTERAIT ALORS TOUT AU PLUS 0,10 % DE LA VALEUR AJOUTEE DU TERRITOIRE ALSACIEN	60

CHAPITRE 4. EVALUATION DU RISQUE DE HAUSSE DE PRIX PAR SECTEUR ET *IN FINE* DE L'IMPACT SUR LES CONSOMMATEURS, A PARTIR D'UNE MODELISATION DES RELATIONS INTERSECTORIELLES..... 64

I. INTRODUCTION.....	64
II. PRESENTATION DE LA METHODE.....	64
A. Données d'entrées	64
B. Ces données permettent de modéliser des chocs de production ou de prix, et leurs répercussions tout au long des chaînes de valeur.....	65
III. ETAPE 1 : EXPOSITION A LA TAXE DES SECTEURS EN FONCTION DE LEUR CONSOMMATION RESPECTIVE DE TRANSPORT	68
A. Les secteurs économiques consommant directement le plus de prestations de transport (exposition directe)	68
B. Les secteurs économiques consommant au total le plus de prestations de transport (exposition directe et indirecte)	70
IV. ETAPE 2 : APPRECIATION DES RISQUES DE HAUSSE DE PRIX.....	71
A. Présentation des hypothèses retenues pour apprécier le risque de hausse de prix par secteur.....	71
B. Les hausses de prix par secteur seraient limitées à moins de 0,2 % en moyenne, et à moins de 1 % dans le secteur le plus touché	74
C. Ces hausses de prix se traduisent, dans l'hypothèse la plus réaliste d'une répercussion partielle par les entreprises, par une perte de pouvoir d'achat total des consommateurs limitée de 0,05 % (dans le cas du scénario 1 avec un coût kilométrique de 0,19€/km)	77
D. Un focus sur les achats alimentaires (via les achats en commerce de détail) montre un effet compris entre 0,14 et 0,26 %, soit 14 à 26 centimes sur un caddie de 100 euros	81

CHAPITRE 5. EVALUATION DE L'IMPACT DE R-PASS SUR LES ENTREPRISES ALSACIENNES : VISION DETAILLEE PAR FILIERE 84

I. INTRODUCTION.....	84
II. UNE FILIERE TRANSPORT AFFECTEE DE FAÇON HETEROGENE ENTRE TRANSPORT LOCAL ET TRANSPORT NATIONAL/INTERNATIONAL.....	86
A. Présentation de la filière et de ses enjeux	86
B. Présentation des spécificités de la filière	87
C. Estimation de l'impact imputable à la taxe R-PASS.....	91
D. Conclusion.....	98
III. UNE FILIERE LOCALE BOIS SENSIBLE QUI S'INSCRIT DANS UNE CONCURRENCE MONDIALE	99
A. Présentation de la filière et de ses enjeux	99
B. Estimation de l'impact imputable à la taxe R-PASS.....	99
C. Les conséquences prévisionnelles de cet impact sur la pérennité des entreprises et les emplois.....	104
IV. UNE FILIERE AMIDONNERIE ROBUSTE, SUJETTE A UNE CONCURRENCE INTER-SITES AU SEIN DE GRANDS GROUPES.....	107
A. Présentation de la filière et de ses enjeux	107
B. Estimation de l'impact imputable à la taxe R-PASS et de la distorsion de concurrence induite	107
C. Les conséquences prévisionnelles de cet impact sur la pérennité des entreprises et les emplois.....	110
V. LA FILIERE VITIVINICOLE ALSACIENNE, UNE FILIERE IMPORTANTE DANS L'ECONOMIE ALSACIENNE MAIS QUI FAIT FACE A UNE CRISE MULTIFACTORIELLE	111
A. Présentation de la filière vitivinicole et de ses enjeux.....	111
B. Estimation de l'impact imputable à la taxe R-PASS.....	114
VI. LES FILIERES AGRICOLE (HORS VITICULTURE) ET AGROALIMENTAIRE, DEUX FILIERES INTERDEPENDANTES QUI SE REPARTIRAIENT LA CHARGE DE LA TAXE	117
A. Présentation des filières agricole et agroalimentaire et de leurs enjeux.....	117
B. Estimation de l'impact imputable à la taxe R-PASS.....	123
C. Les conséquences prévisionnelles de cet impact sur la pérennité des entreprises et les emplois.....	128
VII. UNE FILIERE GRANDE DISTRIBUTION AUX CAPACITES DE REPERCUSSION IMPORTANTES	131
A. Présentation de la filière grande distribution et de ses enjeux.....	131
B. Estimation de l'impact imputable à la taxe R-PASS.....	132
C. Les conséquences prévisionnelles de cet impact sur la pérennité des entreprises et les emplois.....	135

VIII. LES FILIERES MATERIAUX PONDEREUX ET BTP QUI, BIEN QU'IMPACTEES PAR LA TAXE, EN SERONT EGALEMENT DES BENEFICIAIRES INDIRECTS	136
A. <i>Présentation des filières matériaux pondéreux et BTP et de leurs enjeux</i>	<i>137</i>
B. <i>Estimation de l'impact imputable à la taxe R-PASS.....</i>	<i>141</i>
C. <i>Les conséquences prévisionnelles de cet impact sur la pérennité des entreprises et les emplois.....</i>	<i>147</i>
IX. UNE FILIERE METALLURGIE EN DIFFICULTE DANS UN ENVIRONNEMENT EXTRA-ALSACIEN CONCURRENTIEL	150
A. <i>Présentation de la filière métallurgie et de ses enjeux</i>	<i>153</i>
B. <i>Estimation de l'impact imputable à la taxe R-PASS.....</i>	<i>160</i>
C. <i>Les conséquences prévisionnelles de cet impact sur la pérennité des entreprises et des emplois</i>	<i>164</i>
X. EVALUATION DE L'IMPACT DE R-PASS SUR LES ENTREPRISES ALSACIENNES	166
A. <i>Vision agrégée des impacts</i>	<i>166</i>
B. <i>Focus sur l'impact cumulatif de R-PASS sur un produit élaboré majoritairement en Alsace : la tarte flambée.....</i>	<i>168</i>
XI. MESURES D'EVITEMENT-REDUCTION-COMPENSATION DU SURCOUT	172
CONCLUSION GENERALE	177
ANNEXES 180	
ANNEXE 1 : ACTEURS RENCONTRES DANS LE CADRE DES ENTRETIENS.....	180
ANNEXE 2 : PRESENTATION DE LA METHODOLOGIE INPUT-OUTPUT.....	181
ANNEXE 3 : LISTE DES SECTEURS INSEE	184
ANNEXE 4 : PRESENTATION DE LA METHODOLOGIE DE TRAITEMENT DES DONNEES DE TRAJETS DES ACTEURS	188
ANNEXE 5 : LES SCENARIOS DE RESEAU TAXE	189

Glossaire

CCEA	Collectif pour la Compétitivité de l'Economie Alsacienne composé des membres tels que la Fédération nationale des transporteurs routiers (FNTR) Alsace, l'Union des entreprises Transport et logistique de France (TLF) Est, l'Association des chargeurs et utilisateurs de transport en Alsace (Acuta), l'Union des industries et métiers de la métallurgie (UIMM) Alsace, France Chimie Grand Est, l'Union des industries textiles (UIT) Alsace, la Fédération départementale des syndicats d'exploitants agricoles (FDSEA) du Bas-Rhin, Jeunes Agriculteurs (JA) du Bas-Rhin, Jeunes Agriculteurs (JA) du Haut-Rhin, l'Association des viticulteurs d'Alsace (Ava), La Coopération agricole Grand Est, l'Association régionale des industries alimentaires (Aria) Alsace, etc.
CeA	Collectivité européenne d'Alsace
CEREMA	Centre d'Etudes et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement
DIANE	(Detailed Information for the Economic Analysis of Companies) Base de données qui donne accès aux comptes et bilans comptables des entreprises qui y déclarent leurs comptes
ESANE	Elaboration des Statistiques Annuelles d'Entreprises
ETP	Equivalent Temps Plein
Filière	Désigne couramment l'ensemble des activités complémentaires qui concourent, d'amont en aval, à la réalisation d'un produit fini (définition INSEE).
GNSS	(Global Navigation Satellite System) Il s'agit d'un système de positionnement par satellite
Industrie	Désigne l'ensemble des activités économiques qui combinent des facteurs de production (installations, approvisionnements, travail, savoir) pour produire des biens matériels destinés au marché (définition INSEE).
INSEE	Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques
IO	Input-Output : Il s'agit d'une méthode de modélisation introduite par Leontief et qui permet de tenir compte des interactions et des effets de réseaux qui existent entre les principaux acteurs (firmes et ménages) constituant l'économie.
M	Million / Millions
Mrds	Milliards
NAF	Nomenclature des Activités Françaises
PIB	Produit Intérieur Brut : somme des valeurs ajoutées brutes de chaque acteur présent dans chaque secteur de l'activité nationale.
PLJA	Poids Lourds Journalier Annuel
PTAC	Poids Total Autorisé en Charge
PTRA	Poids Total Roulant Autorisé
R-PASS	Le nom du dispositif de la taxe poids lourds en Alsace
Secteur	Regroupe des entreprises de fabrication, de commerce ou de service qui ont la même activité principale (au regard de la nomenclature d'activité économique considérée). (définition INSEE).
t	Tonnes
TMJA	Trafic Moyen Journalier Annuel
TRM	Transport Routier de Marchandises

Résumé exécutif

Contexte et objectifs

Depuis le 1^{er} janvier 2021, les départements du Bas-Rhin et du Haut-Rhin ont fusionné sous le nom de Collectivité européenne d'Alsace (CeA). La CeA est dorénavant responsable de la maintenance et du développement de l'intégralité du réseau routier qui lui a été transféré (notamment l'A35 et l'A36). La CeA s'est vu doter d'une compétence unique en France : la capacité d'instaurer une taxe de régulation des poids lourds selon une logique utilisateur-payeur. Ce projet ambitieux et pilote au niveau national a pour nom « R-PASS ».

R-PASS vise notamment à apporter une réponse au problème endémique du trafic de transit, notamment dû aux taxes allemandes de plus en plus élevées qui entraînent un report des poids lourds sur les axes alsaciens financés par les contribuables. R-PASS générera de l'ordre de 60M€/an de recettes qui seront réinvesties au bénéfice du territoire et notamment dans la maintenance et le développement du réseau routier.

La mise en vigueur d'une taxe poids lourds n'est pas neutre pour le territoire : c'est pour cette raison que la CeA a commandé une étude d'impact économique indépendante au Cabinet Deloitte. Cette étude s'est notamment appuyée sur une large concertation, avec la rencontre de près de 80 acteurs économiques locaux recouvrant plus de 10 filières économiques, avec comme objectif i) de mesurer l'impact économique potentiel de la taxe pour les différents acteurs du territoire (entreprises, consommateurs, contribuables...) et ii) d'identifier les mesures d'évitement, réduction ou compensation pour les acteurs locaux.

Périmètre de l'étude d'impact

L'étude d'impact a initialement été réalisée sur la base de trois scénarios de réseau taxé (scénarios 1, 2 et 3 représentés sur la carte en annexe 5), et sur l'hypothèse d'un taux kilométrique moyen de 19 c€/km (taux kilométrique de la taxe allemande en 2022 au lancement du projet R-PASS).

Les échanges et analyses menés durant la concertation ont finalement conduit la CeA à envisager un quatrième scénario de réseau taxé (scénario 0), encore plus restreint que le scénario 1, et un taux kilométrique réduit à 15 c€/km. Notre étude d'impact a été mise à jour pour actualiser les résultats selon cette proposition ajustée : dans ce scénario ajusté les recettes issues du transit représentent la majorité des recettes collectées.

Tableau 1. **Détail des scénarios de l'étude d'impacts, en termes de réseau et de taux kilométrique¹**

Scénario d'étude d'impact	Scénario de réseau taxé	Taux kilométrique (€/km)
Scénario A (suggestion post-concertation)	A35 (hors COS), A36 (hors ZFE), D504, D502 (scénario 0)	0,15
Scénario B	A35 (hors COS), A36 (hors ZFE), D83, D504, D502 (scénario 1)	0,19
Scénario C	Routes du scénario 1 + D1063 + D1340 + D1066 + D1059 + D1420 + D424 + D415 + D417 (scénario 2)	0,19
Scénario D (= Réseau taxable)	Routes du scénario 2 + D263 + D1062 + D1404 + D1004 + D422 + A352 + D500 + N59 + D52 + D430 + D8BI + D483 + D419 + D105 (scénario 3)	0,19

Source : CeA, Tableau Deloitte

L'étude d'impact a permis de mesurer les impacts de la taxe sous trois angles complémentaires :

- 1) L'impact global en termes de coûts et recettes pour l'économie alsacienne, mesuré à partir des données exhaustives de trafic ;
- 2) L'impact potentiel pour le consommateur alsacien, mesuré à partir d'une modélisation des risques de hausse des prix finaux ;
- 3) L'impact en termes de pertes de marge ou d'activité pour les filières les plus utilisatrices de transport routier, mesuré sur la base de données économiques et de trajets d'entreprises représentatives de chacune des filières.

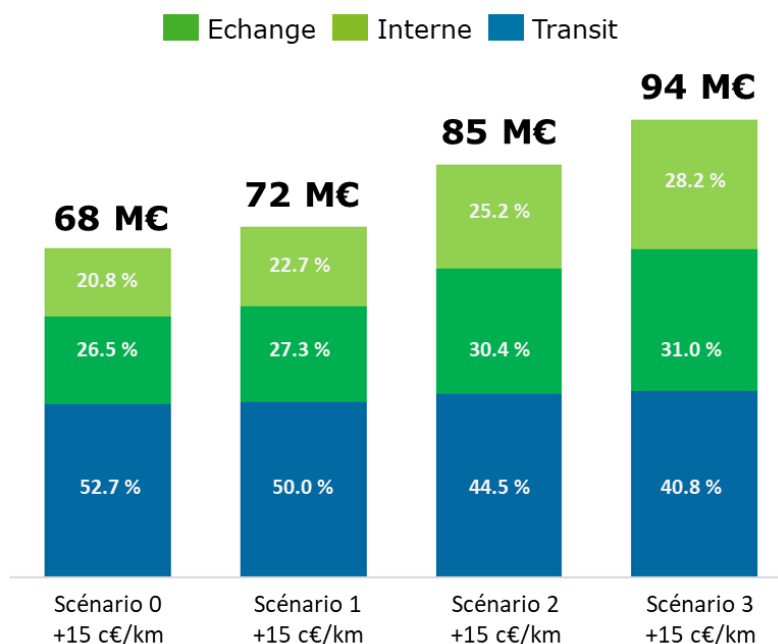
L'impact global se partagera entre acteurs du transit et acteurs locaux, avec un impact pour les acteurs locaux (trafic interne et d'échange) estimé à moins de 0,1 % de la valeur ajoutée régionale dans le scénario D à 540 km de réseau taxé et 19c€/km. Cet impact serait réduit à 0,03 % de la valeur ajoutée dans l'hypothèse du scénario A à 200 km de réseau taxé et 15c€/km, et dans l'hypothèse où 50 % des impacts sur le trafic d'échange porteraient sur les entreprises partenaires extérieures à l'Alsace.

Le graphique ci-dessous présente, d'une part, les conclusions en termes de montant de recettes, et d'autre part, la répartition entre les acteurs supportant le coût, sur la base des données de trafic issues de l'étude de trafic du CEREMA mise à jour en 2025 pour tenir compte du trafic enregistré en 2024².

¹ Les cartes des scénarios de taxation sont dans l'annexe 5.

² Il s'agit d'une étude de trafic commandée par la CeA auprès du CEREMA dans la perspective de la mise en place du projet R-PASS.

Figure 1. Répartition du coût de la taxe R-PASS par type de trafic et scénario de réseau taxé, avec un tarif moyen de 15c€/km



Source : Source : Etude de trafic CEREMA, Calculs Deloitte Finance. *Hors exonérations, hors fraudes, hors frais fixes de l'opérateur R-PASS

Conclusion 1 : les acteurs du transit paieraient la majorité de ce montant dans le cas du scénario A combinant 200 km de réseau taxé et un montant kilométrique de 15c€/km (scénario suggéré comme mesure d'atténuation)

Près de 53 % de la taxe (près de 36 M€/an sur les 68 M€/an) seraient ainsi payés par le trafic de transit dans le scénario A (scénario de réseau taxé n°0 avec 15c€/km). Considérant que les recettes seront réinvesties au bénéfice du territoire³, cette partie des recettes prélevée sur le trafic de transit et réinjectée localement correspondrait donc à un gain net pour l'économie locale, et répond à l'objectif initial de la taxe de peser sur les choix des acteurs du transit, ou au moins de les faire contribuer à d'éventuels projets d'entretien du réseau.

Conclusion 2 : le coût pesant sur les acteurs locaux serait bien réel, mais limité à 0,1 % de la valeur ajoutée totale dans le cas du scénario D à 540 km de réseau taxé et 19c€/km. Cet impact est de 0,04% dans le cas du scénario A à 200 km de réseau taxé et 15c€/km, voire de 0,03 % si 50% des impacts sur le trafic d'échange ne sont pas considérés comme des impacts sur l'économie locale.

Le coût pesant sur l'économie alsacienne, au travers du trafic interne et d'échange, serait respectivement pour les scénarios après concertation (scénario A : scénario de réseau taxé n°0 à 15c€/km) et avant concertation (scénario D : scénario de réseau taxé n°3 à 19c€/km) de : 32 M€/an contre 70 M€/an, soit respectivement 0,05 % contre 0,1 % de la valeur ajoutée des entreprises alsaciennes. Notons que le fait de retenir l'ensemble du trafic d'échange comme un impact pour les acteurs locaux tend à maximiser ce montant, en supposant que les entreprises alsaciennes paieraient à chaque fois la taxe, qu'elles soient en expédition (échange sortant) ou destinataires (échange

³ Après déduction des coûts d'investissement et de fonctionnement de R-PASS.

entrant). L'impact serait réduit à 0,03 % de la valeur ajoutée dans l'hypothèse où 50% des impacts sur le trafic d'échange ne seraient pas considérés comme des impacts sur l'économie local

Conclusion 3 : Le trajet à vide pourrait représenter près de 18 % du coût pesant sur les acteurs locaux, à hauteur de 6 M€ dans le cas du scénario A à 200 km de réseau taxé et 15c€/km.

Le trajet à vide, qui représente un réel enjeu pour les acteurs, en particulier ceux de la filière bois, sera également soumis à la taxe R-PASS. Les estimations sur la base des données TRM aboutissent à un impact qui pourrait varier de 8 M€ à 13 M€ sur le trafic local (interne et échange).

La prise en compte du scénario A limite cet impact qui se situerait à 6 M€ sur les 32 M€ qui seront payés par les acteurs réalisant du trafic interne et d'échange sur les routes soumises à R-PASS sur le territoire alsacien. Cette part de coût correspondant à des trajets à vide n'est pas spécifique à R-PASS : les transporteurs et chargeurs intègrent déjà, ou tentent de le faire, cette part de trajets d'approches ou de retours dans leurs coûts et leurs prix. Dans tous les cas, la question la gestion des trajets à vide reste entière : si la taxe viendra, en effet, ajouter un surcoût de 10 % (à 15 centimes du km) à ces coûts relatifs aux trajets à vide réalisés sur le réseau taxé il n'en reste pas moins que la gestion des 90 % des coûts restants est déjà un point de préoccupation des transporteurs (sans compter la gestion des coûts des trajets à vide hors réseau taxé).

Conclusion 4 : Dans un scénario maximaliste dans lequel le coût au km de la taxe serait équivalent à celui de la LKW-Maut et dans le cadre du scénario de réseau taxé n°3, le montant de la taxe collecté serait de 219 M€, dont 130 M€ supportés par les acteurs locaux (interne et échange). Il est important de souligner que l'ensemble des impacts ici évalués serait alors à revoir (les modalités de report ou de répercussion pourraient être différentes).

Conclusion 5 : La probable répercussion d'une partie de R-PASS sur le consommateur aura un impact sur les prix, mais celui-ci sera limité dans son ampleur.

Les acteurs économiques alsaciens ont mis en avant que l'augmentation des coûts de transport se manifesterait à plusieurs stades de fabrication d'un produit, et que les surcoûts pourraient ainsi se cumuler, et in fine impacter les prix de vente aux consommateurs. L'étude d'impact a permis de matérialiser l'ampleur de ce risque.

L'impact sur l'ensemble du pouvoir d'achat devrait être limité à 0,06 %, dans le cas du scénario 3 avec une taxation à 19 centimes et en cas de répercussion intégrale des surcoûts sur les consommateurs. L'impact serait compris entre 0,02 et 0,03 % (en fonction des scénarios de taxation), soit près de 10 euros par ménage et par an sur un budget annuel de 39 771 €, et si l'on prend en compte l'hypothèse plus réaliste d'une répercussion partielle et pour un taux de taxation à 19 centimes/km. En tenant compte d'un taux de taxation à 15 centimes € et dans le cas du scénario 0, cette perte de pouvoir d'achat serait limitée à 0,017%, soit 7 €/an/ménage.

Si l'on se focalise sur les achats alimentaires, et en retenant le panier moyen d'un consommateur alsacien consommant 40 % de produits locaux (qui sont relativement plus impactés par R-PASS), l'impact pour le scénario 1 serait de l'ordre de 0,26 %, soit 26 centimes pour un caddie de 100 euros, dans le cas extrême d'une répercussion intégrale du surcoût sur les consommateurs, d'un transport exclusivement en Alsace par les producteurs locaux, et d'une taxation à 19 centimes. L'impact tomberait à 14 centimes par caddie (+ 0,14 %) en tenant compte : d'abord d'une répercussion seulement partielle sur les consommateurs, ensuite qu'une part de transport est en réalité réalisée hors Alsace par les producteurs locaux, et enfin d'une taxation à 15 centimes du kilomètre pour le scénario 0.

Aucun choc d'inflation significatif ne serait donc à craindre par la seule application de R-PASS, mais il est incontestable qu'une partie du coût de la taxe sera *in fine* supportée par les consommateurs sous la forme de hausse limitée des prix.

Conclusion 7 : L'analyse par filière conclut le plus souvent à la soutenabilité de la taxe, mais les transporteurs seraient fragilisés s'ils ne parvenaient pas à répercuter une large part des surcoûts subis

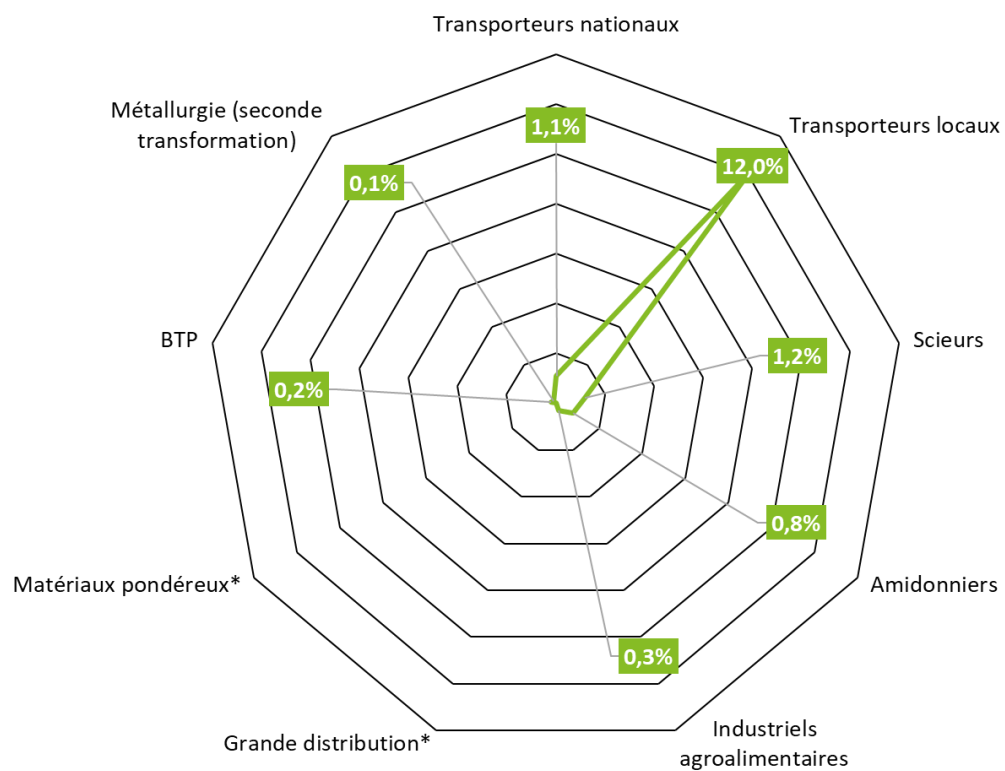
L'étude d'impact est entrée dans le détail des flux de transport pour apprécier à la fois le surcoût imputable à la taxe et ses modalités probables de répercussion pour dix filières. Trois groupes de filières peuvent être distingués :

- Les filières pour lesquelles le surcoût sera vraisemblablement répercuté, et/ou pourrait être absorbé sans impact significatif sur la rentabilité : Grande distribution, Amidonniers, BTP.
- Les filières qui pourraient avoir à supporter une baisse de leur marge, sans remise en cause de leur équilibre économique : Scierie, Transport de dimension nationale, Matériaux pondéreux, Industrie agroalimentaire, Métallurgie ;
- Les filières du transport, et plus précisément les transporteurs locaux, pour lesquelles la capacité à répercuter dans une très large mesure les surcoûts subis sera cruciale, au vu de l'impact potentiel sur une rentabilité d'ores et déjà limitée.

Restreindre le réseau taxé au scénario 0 à 15c€/km permettrait donc d'éviter tout impact économique brutal, tant pour les consommateurs que pour les entreprises alsaciennes, à condition d'accompagner en premier lieu les transporteurs locaux et en second lieu la filière sylvicole amont (en cas d'absence d'exonération spécifique à la filière sylvicole).

Il est à noter que pour les filières agricoles et viticoles, nous n'avons pas pu obtenir des données suffisamment détaillées sur l'activité de transport auprès des entreprises rencontrées dans le cadre de la concertation. Les informations globales et données déclaratives partagées par celles-ci ne permettent donc pas d'estimer l'impact de la taxe de manière détaillée.

Figure 2. Résumé des pertes de marge nette après répercussion des acteurs des filières étudiées dans le cadre du scénario A (scénario 0 avec un coût kilométrique de 0,15 €/km))



Source : Données des acteurs, Esane, Calculs Deloitte Finance

* Les filières suivantes ne subiraient pas d'impact du fait de la répercussion de leurs surcoûts : grande distribution et matériaux pondéreux

Encadré 1. **Détail sur les évolutions apportées à l'étude d'impact, par rapport à la version de juillet 2024**

Ce document présente les résultats issus de la mise à jour de la première version de l'étude d'impact réalisée en juillet 2024. Cette mise à jour s'est notamment appuyée sur les retours des acteurs économiques relatifs la précédente version du document (afin de prendre en compte leurs remarques, critiques et suggestions) ainsi que sur la rencontre de nouveaux acteurs et l'exploitation de données complémentaires.

Les principaux ajouts et ajustements par rapport à la version précédente sont les suivants :

- Actualisation du contexte économique avec les dernières données disponibles, pour ce qui concernait les points les plus sensibles à la conjoncture
- Ajout d'un scénario supplémentaire maximaliste, correspondant à un scénario à 540 km de réseau taxé et un taux kilométrique de 34c€/km, équivalent à la taxe LKV-Maut Allemande
- Ajout d'une estimation de la part de la taxe relative au transport à vide
- Confirmation que les impacts présentés n'incluent pas les coûts administratifs supplémentaires induits par R-PASS pour les entreprises
- Présentation des résultats avant répercussion au sein du résumé
- Travaux supplémentaires sur les impacts consommateurs, en prenant bien en compte la part de consommation locale estimée en Alsace, et en mentionnant un impact relatif spécifique aux biens alimentaires
- Ajustement des résultats e la filière Métallurgie, grâce à l'inclusion dans le panel d'entreprises étudiées de quatre nouvelles entreprises et à la révision de l'hypothèse de répercussion
- Ajustement des statistiques relatives à la viticulture pour se restreindre à l'échelon de l'Alsace
- Mise à jour des estimations de kilomètres parcourues et donc des montants potentiels d'écocontribution, sur la base de la dernière étude de trafic menée par le CEREMA

Chapitre 1. Le projet R-PASS, un projet fiscal de territoire visant à conjuguer économie locale et activités de transport routier

I. Introduction

0. Ce chapitre présente successivement la genèse et les objectifs du projet R-PASS (cf. Section II), l'économie alsacienne, le trafic routier qui la caractérise et les différents enjeux qui lui sont associés (cf. Section 0) ainsi que les impacts craints par les acteurs locaux (cf. Section IV) et les objectifs de la présente étude d'impact (cf. Section V).

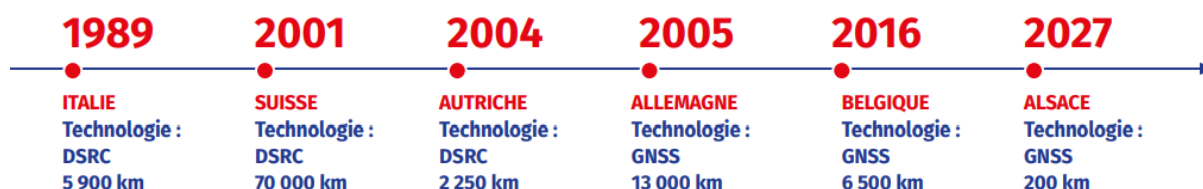
II. Comprendre le projet R-PASS et ses enjeux pluriels pour le territoire

A. La taxe poids lourds : un projet ancien à replacer dans un contexte européen de taxation des poids lourds

1. Si le projet R-PASS est porté depuis 2021 par la Collectivité européenne d'Alsace, son origine remonte à 2005, date de l'adoption par l'Allemagne de la LKW-Maut⁴. En effet, à partir des années 2000, des systèmes de taxe poids lourds sur le transport de marchandises ont peu à peu été mis en place dans de nombreux pays européens afin de faire peser le coût de l'entretien des réseaux sur les utilisateurs qui les fréquentent le plus et génèrent le plus d'entretien. C'est ainsi que des pays comme la Suisse, l'Autriche, l'Allemagne et la Belgique ont mis en place la taxe poids lourds sur leur territoire.

2. Dans cette même dynamique, la CeA a souhaité l'instauration d'une taxe poids lourds en Alsace pour **rétablir l'équité fiscale avec les différents pays limitrophes**, pour permettre ainsi une **réduction du trafic** entre les routes alsaciennes et allemandes, tout en dégageant des moyens supplémentaires pour financer l'entretien et la modernisation du réseau.

Figure 3. Frise chronologique des taxes appliquées dans les pays européens et technologies utilisées



Source : Illustration CEA

⁴ La LKW-Maut est la dénomination allemande de l'écotaxe poids lourds en vigueur en Allemagne depuis 2005.

B. Rappel des objectifs du projet

3. La CeA souhaite introduire un nouveau système de tarification pour les poids lourds (ci-après la taxe *R-PASS*) sur une partie du réseau alsacien. Cinq principaux objectifs sont mis en avant par la CeA.

Objectif #1 : Réduire le trafic de transit poids lourds Alsace/Allemagne

Depuis 2005, les poids lourds circulant sur les autoroutes et sur certaines routes fédérales allemandes doivent s'acquitter de la LKW-Maut (en français, péage poids lourds), une taxe au kilomètre parcouru pour les poids lourds dont la charge est supérieure ou égale à 12 tonnes. Inscrit dans la loi fédérale sur le péage routier allemand, ce système a initialement été mis en place afin de faire contribuer financièrement les poids lourds au coût d'entretien, de maintenance, de modernisation et de construction d'infrastructures routières allemandes. La taxe a été étendue au fil des années à l'ensemble des routes et autoroutes fédérales allemandes, ainsi qu'aux véhicules dont le poids total dépasse 7,5 tonnes. Depuis le 1^{er} décembre 2023, le coût de la taxe au kilomètre a subi une augmentation significative de +80 % pour tenir compte des coûts d'émission de CO₂. A partir du 1^{er} juillet 2024, la taxe a été élargie aux véhicules de plus de 3,5t. La taxe est basée sur la distance totale parcourue sur le réseau et la classe de pollution du camion.

Ce système de taxation introduit par l'Allemagne en 2005 a des impacts sur le trafic autoroutier alsacien. En effet, **une partie du trafic de l'autoroute A5 allemande (+2 500 poids lourds/jour ouvrable) s'est reportée sur les autoroutes alsaciennes**. Ce report de trafic a pour conséquence l'amplification de l'engorgement des routes et l'usure du réseau routier, sans que les camions concernés contribuent financièrement à son entretien. La mise en place d'une taxe de même nature en Alsace contribuerait à décourager ce comportement de report, qui continue à s'aggraver avec les hausses constantes du tarif de la LKW-Maut (+25 % en 2023 et +80 % en 2024).

Objectif #2 : Gagner en sécurité et en fluidité sur le réseau structurant (par exemple, mise en place d'une 2x3 voies sur le tronçon routier Colmar-Sélestat).

Des travaux de modernisation du réseau seront entrepris grâce aux ressources financières nouvelles afin de réduire l'engorgement des routes et fluidifier le trafic.

Objectif #3 : Réduire la pollution atmosphérique et sonore

La réduction du trafic de transit poids lourds et le fait de faire porter une partie du coût environnemental du trafic poids lourds sur ces flux seraient porteurs d'effets vertueux sur l'environnement. Les flux de transport, en particulier les flux de transit, auraient de fait une incitation à être optimisés dans la mesure du possible ; voire à être réduits au profit d'un report modal.

Le fait que la taxe prenne en compte les classes de pollution des véhicules contribuera également à encourager le verdissement de la flotte des poids lourds pour les acteurs qui ne l'ont pas encore entrepris.

En même temps, il est à prévoir que les surcoûts de la taxe impacteraient les entreprises de telle sorte à réduire les ressources pouvant par ailleurs être investies dans l'achat de véhicules moins polluants. Cette difficulté, qui n'est pas propre uniquement aux transporteurs spécialisés, a été évoquée lors des entretiens menés avec les acteurs économiques alsaciens. La CeA prévoit à cet égard des dispositifs de soutien ayant notamment trait au verdissement des flottes de véhicules.

Objectif #4 : Réduire les dégradations des routes

En raison de leur charge et de leur volume, les poids lourds sont les principaux responsables de l'usure des routes et autoroutes. A titre d'exemple, il est ainsi estimé qu'un essieu de 13 tonnes d'un poids lourd a un impact équivalent à 200 000 véhicules légers. La réduction du trafic de transit poids lourds entraînera mécaniquement une réduction de la dégradation des routes.

Objectif #5 : Faire contribuer le transit aux coûts de l'entretien des routes

L'entretien des routes alsaciennes requiert des ressources financières récurrentes. A cela s'ajoutent les besoins de modernisation et de construction d'infrastructures routières plus performantes visant à assurer le maintien de l'attractivité du territoire alsacien. Faire contribuer les poids lourds à ces coûts répond à une logique d'utilisateur-payeur.

Enfin, une amélioration des infrastructures peut contribuer à la bonne santé de l'économie du territoire. En effet, l'investissement dans de nouvelles infrastructures et dispositifs de mobilité pourra permettre à l'économie alsacienne de **croître en productivité** et en **efficacité** et donc de **regagner en compétitivité**.

Figure 4. Illustration des objectifs souhaités de la taxe R-PASS



Source : Illustration CEA

C. Le périmètre d'application de R-PASS

R-PASS est un dispositif encadré par la Directive Eurovignette du 24 février 2022, la Loi de ratification 2022-269 du 28 février 2022, l'Ordonnance 2023-661 du 26 juillet 2023 et le Code des impositions sur les biens et les services. Ces textes régissent le périmètre de la taxe, à la fois en termes de types de véhicule sujets à la taxe, de réseau et de modalités de mise en place (y compris sur les exonérations).

1) Les usagers concernés

Tous les **poids lourds de transport de marchandises de plus de 3,5 tonnes**, quelle que soit la nationalité du conducteur ou de l'entreprise, sont concernés. Toutefois, des exonérations sont possibles pour certaines filières très précises (agriculture, sylviculture...). Ces exonérations seront votées par l'Assemblée délibérante de la Collectivité européenne d'Alsace.

Les véhicules légers, tracteurs agricoles et les autocars/autobus ne sont pas concernés par la taxe.

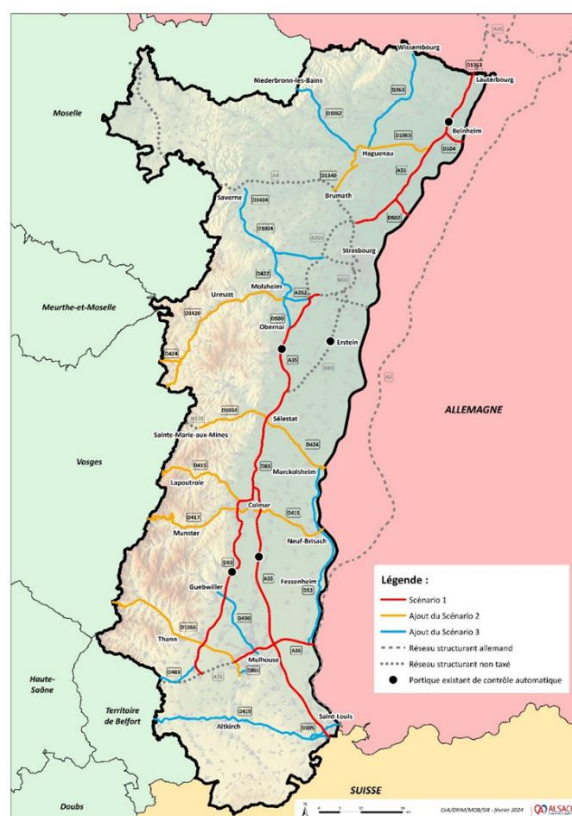
2) Le réseau concerné

4. Sur les 6 400 km de route de la CeA, seulement 540 km sont taxables. En particulier, aucune taxe ne sera appliquée sur le réseau de l'Eurométropole de Strasbourg ou sur les autoroutes concédées (SANEF, ARCOS et AP2R).

5. Le périmètre du réseau taxé définitif n'est pas connu à date : celui-ci sera voté par l'Assemblée délibérante. Toutefois, un réseau taxable a été identifié : il s'agit du réseau alsacien dont le trafic moyen journalier annuel (TMJA⁵) est supérieur à 900 poids lourds ou concerné par un risque de report de trafic significatif (cf. Figure 5Figure 5).

6. Les routes entrant dans le cadre du réseau taxable sont ainsi constituées des autoroutes A35 qui traverse toute l'Alsace du nord au sud et A36, ainsi que plusieurs routes départementales. Il s'agit d'un total d'environ 540 km, soit 8,4 % des routes à entretenir en Alsace. Le réseau concédé, ainsi que le réseau métropolitain de Strasbourg, ne sont pas concernés par la taxe.

Figure 5. Carte du réseau taxable



Source : CeA

7. Ce réseau taxable ne correspondra pas nécessairement au réseau taxé, dont la composition sera arrêtée par délibération de la CeA à la suite de la phase de concertation et de l'étude d'impact.

⁵ Le trafic moyen journalier annuel sur une section de route est obtenu en calculant la moyenne sur une année du nombre de véhicules circulant sur cette section, tous sens confondus, au cours d'une journée (<https://www.data.gouv.fr/en/datasets/trafic-moyen-journalier-annuel-sur-le-reseau-routier-national/>)

Des scénarios de réseau taxé ont été toutefois définis dans le cadre de l'étude d'impact et sont déclinés dans la section Chapitre 2.II du Chapitre 2 du Rapport.

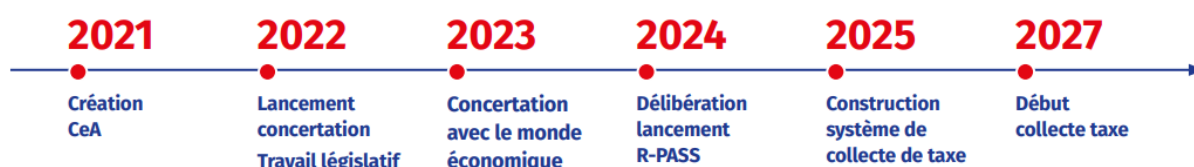
3) La grille tarifaire

8. La grille tarifaire était en cours d'élaboration au moment où cette étude a été réalisée.
9. La CeA s'est engagée à ce que la grille tarifaire ne dépasse pas les tarifs pratiqués sur la LKW-Maut en Allemagne. Le montant de taxe serait fonction du tonnage PTR A et de la classe de pollution du véhicule. En particulier, la tarification comportera trois principales composantes :
 - Le tarif d'infrastructures : Ce tarif peut être modulé pour tenir compte d'une réduction pour abonné fréquent (maximum de 13 %, ce qui correspondrait à une baisse de 10 % sur le tarif global), et varie en fonction de la classe PTR A et de la classe EURO du véhicule ;
 - Le tarif de pollution atmosphérique ;
 - Le tarif de pollution sonore.

4) A quelle date sera appliquée la taxe ?

10. La taxe sera lancée au 1er janvier 2027 à la suite des étapes amont présentées sur le calendrier ci-dessous.

Figure 6. Etapes clefs du calendrier



Source : Illustration CEA

D. Présentation technique du projet R-PASS

1) La collecte de la taxe

11. Pour les utilisateurs poids lourds abonnés à des sociétés européennes de télépéage, le système de collecte le plus répandu et le plus moderne sera déployé : la **solution technique satellitaire (Global Navigation Satellite System, GNSS)** interopérable avec les équipements embarqués déjà disponibles sur le marché européen.

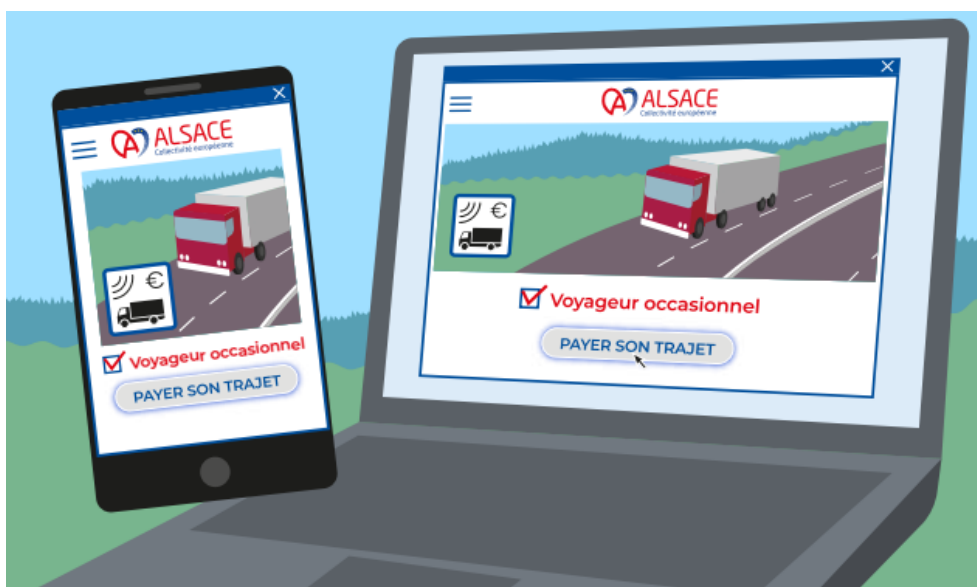
Figure 7. Illustration du mode de collecte de la taxe via GNSS



Source : Illustration CEA

12. Par ailleurs, **pour les utilisateurs occasionnels**, il sera mis en place une solution de *Ticketing* permettant de déclarer son trajet via une application dédiée, de prépayer et ainsi d'être dispensé de recourir à un équipement embarqué fourni par une société de télépéage.

Figure 8. Illustration de la solution de *ticketing* pour les usagers occasionnels

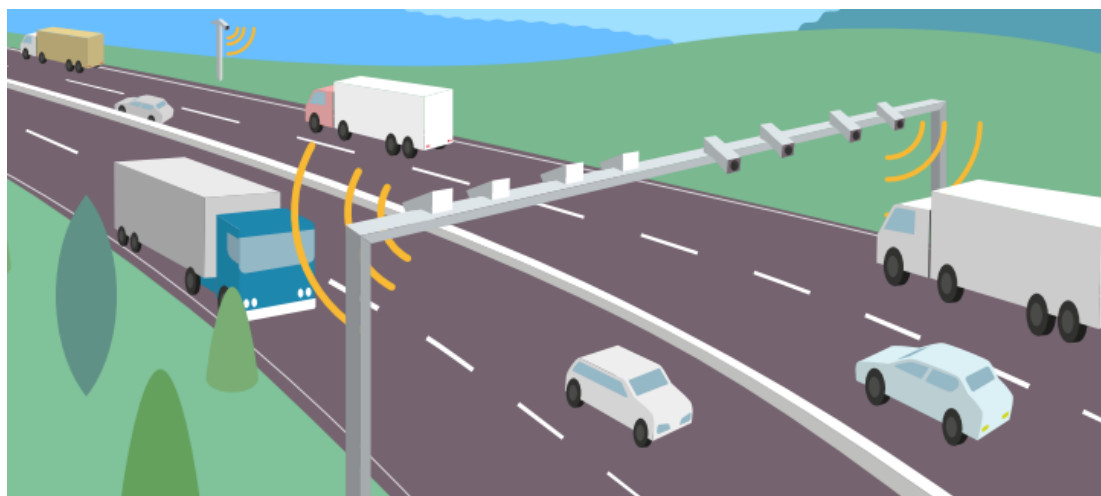


Source : Illustration CEA

2) Le contrôle de la taxe

13. Le système de contrôle/sanction détectera les redevables en situation irrégulière au regard de la taxe, les identifiera, recueillera les données constitutives des manquements/infractions et les sanctionnera.
14. Le contrôle sera effectué au travers de trois modes complémentaires :
 - Par les portiques et les tripodes déplaçables sur le réseau. Les portiques existants seront réutilisés ;
 - Par les agents assermentés de la CeA qui dresseront les procès-verbaux d'amendes contraventionnelles pour les poids lourds à l'arrêt et en infraction ;
 - Par les corps de contrôle (forces de police ou de gendarmerie) avec des immobilisations de véhicule pour le contrôle du paiement de la taxe.

Figure 9. Illustration du système de contrôle de la taxe



Source : Illustration CEA

15. Par ailleurs, il va de soi que la conception/réalisation du dispositif R-PASS et son exploitation entraîneront des coûts qui seraient probablement déduits des recettes brutes de la taxe. Le périmètre de cette étude exclut l'estimation de ces coûts ou de toute autre affectation des recettes qui seront collectées.

Synthèse – Chapitre 1.II

La mise en place de la taxe R-PASS est justifiée par une triple volonté de mettre fin à l'inégalité territoriale subie par l'Alsace, d'entretenir les routes alsaciennes via les recettes induites par la taxe et de fluidifier le trafic sur le réseau alsacien.

Le projet s'inscrivant dans un cadre légal européen, tous les poids lourds de transport de marchandises de plus de 3,5 tonnes, quelle que soit la nationalité du conducteur ou de l'entreprise, sont concernés. Les modalités de la taxe, qui incluent la grille tarifaire, le réseau taxé et les exonérations, seront votées par l'Assemblée délibérante de la CeA.

Le dispositif technique de collecte et de contrôle de la taxe retenu par la CeA reprend largement les technologies déjà déployées dans les pays limitrophes, à savoir : une collecte de taxe satellitaire et un contrôle via des portiques et tripodes installés en bords de route.

III. Une activité de transport routier partagée entre service à une économie alsacienne dynamique et poids économique d'un transit international

16. L'économie alsacienne est considérée comme dynamique et performante, relativement aux territoires français comparables. Cependant, tout comme le reste de la France et ses partenaires frontaliers, l'Alsace a été impactée par les crises de ces dernières années. En raison de sa position frontalière, l'Alsace supporte d'un côté un fort trafic de transit et d'un autre côté entretient des relations d'échanges extérieurs qui sont nécessaires au bon fonctionnement de son économie. Les difficultés récentes de l'industrie européenne, et notamment allemandes, impactent la conjoncture.

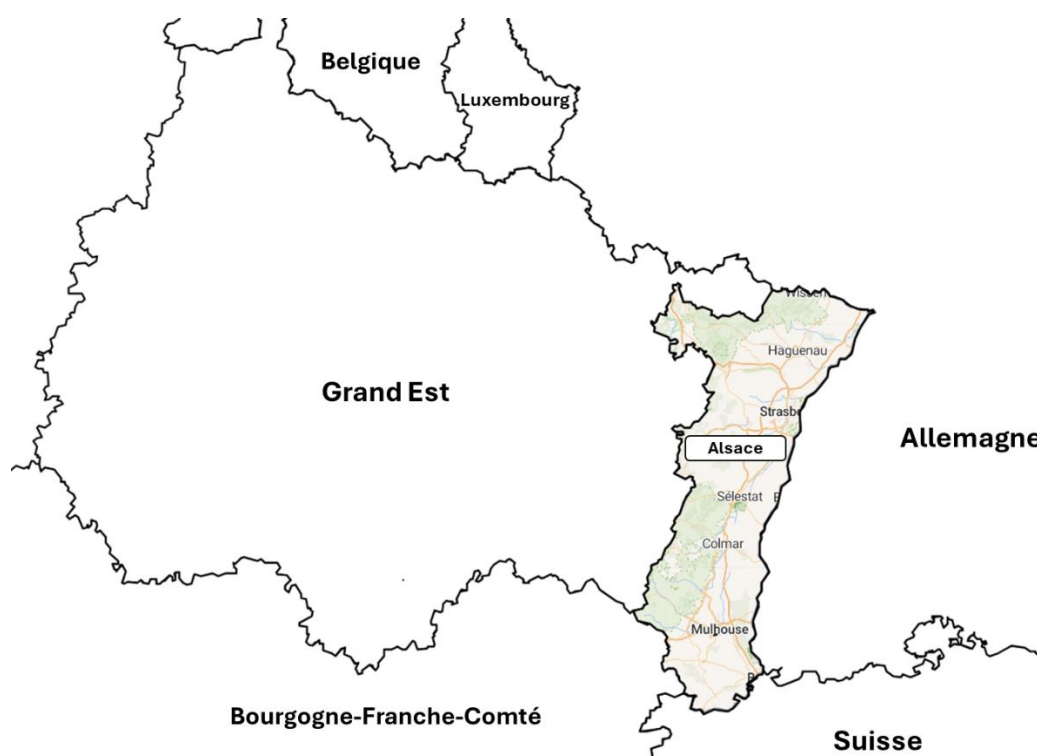
17. Les sous-sections suivantes présentent, dans un premier temps, l'économie alsacienne en termes de dynamisme en insistant sur son importance économique notamment par rapport au reste de la France, ses principaux secteurs d'activité et les impacts des crises conjoncturelles de ces dernières années (cf. section A), puis dans un second temps, le trafic routier de marchandises en Alsace (cf. section B).

A. Une économie alsacienne relativement dynamique et performante sur le long terme, mais faisant face à une conjoncture délicate

1) L'importance économique de l'Alsace et ses principaux secteurs d'activité

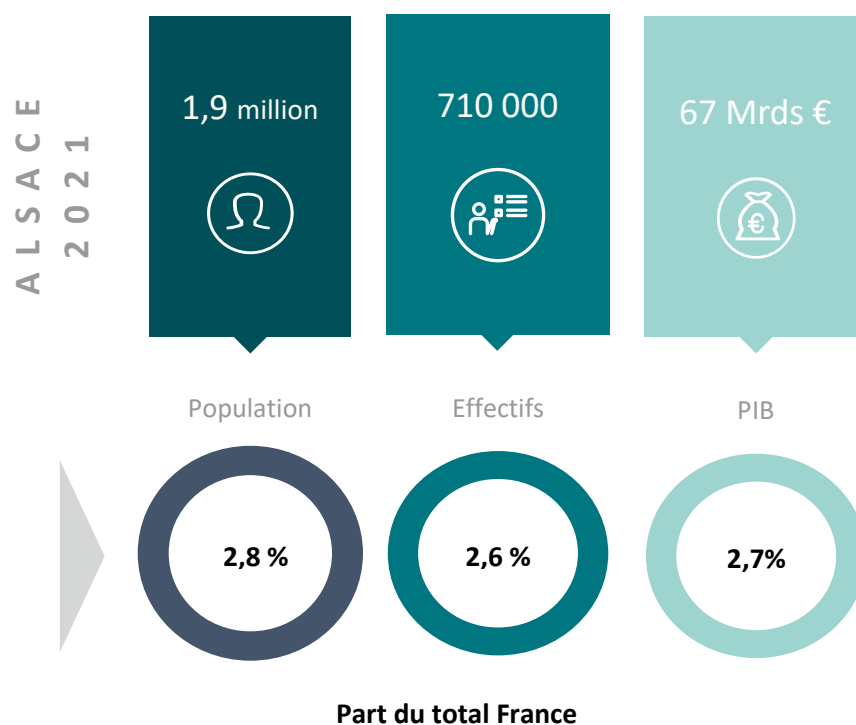
18. L'Alsace est un territoire situé dans le nord-est de la France, à la frontière avec la Suisse et l'Allemagne. Ancienne région, l'Alsace fait partie aujourd'hui de la région Grand Est (qui est le fruit de la fusion entre les régions Alsace, Lorraine et Champagne-Ardenne en 2016), dont l'Alsace représente un tiers de la population totale. Avant cette fusion, l'ancienne région Alsace regroupait deux départements français : le Haut-Rhin et le Bas-Rhin. Les conseils départementaux de ces deux départements ont été fusionnés depuis 2021 au sein de la Collectivité européenne d'Alsace (ci-après CeA), une collectivité territoriale disposant de compétences départementales et de compétences particulières.

Figure 10. Présentation de l'Alsace



Source : INSEE, traitement Deloitte Finance

19. Avec une population de plus de 1,9 millions d'habitants, 880 communes et des grandes villes touristiques telles que Strasbourg, Mulhouse, Colmar, Haguenau ou encore Sélestat, l'Alsace dispose d'une forte identité culturelle grâce à son histoire.
20. Selon l'INSEE, en 2021, le PIB du Grand Est était de 167 milliards d'euros, représentant 6,7 % du PIB français, inférieur à sa proportion démographique de 8,3 %. La région se classe à la 7^{ème} position sur les 18 régions en France en termes de PIB.
21. Dans le Grand Est, l'industrie contribue davantage à la valeur ajoutée économique globale (15% en 2021), comparativement à la moyenne nationale (12 % en 2021). Le Grand Est se classait ainsi troisième région en termes de valeur ajoutée industrielle avec 27 milliards d'euros (loin derrière toutefois les régions Île-de-France et Auvergne-Rhône-Alpes, avec respectivement 54 et 45 milliards d'euros).
22. Si l'INSEE ne publie plus de données sur le PIB en Alsace depuis 2015, cette information a pu être estimée via les données de population et de PIB par habitant disponibles au niveau départemental. Selon ces données, le PIB de l'Alsace en 2021 était égal à 67 Mrds € et équivalait à 2,7 % du PIB de la France.
23. Un total de 710 000 personnes a été estimé pour l'emploi salarié, soit près de 2,6 % de la force de travail en France. L'emploi salarié est dominé par l'industrie, le commerce et les services puisqu'en 2023, l'emploi salarié était de 459 400 dans l'industrie, le commerce et les services, de 14 172 (ETP) dans l'agriculture et de 167 906 dans l'artisanat.

Figure 11. L'Alsace sur le plan socio-économique

Source : Données INSEE, traitement Deloitte Finance

24. Les secteurs les plus importants en Alsace, en termes de chiffre d'affaires, sont le commerce (57 %), l'industrie manufacturière (16 %), la santé et l'action sociale (6 %), la construction (4 %) et les activités spécialisées scientifiques et techniques (4 %).

25. En termes d'emploi, le commerce et l'industrie manufacturière dominent en représentant chacun 16 % de l'effectif total, et sont suivis par la santé humaine et l'action sociale avec 15 % de l'effectif. Ces chiffres soulignent l'importance cruciale de ces secteurs pour l'économie alsacienne, tant en termes de revenus que d'emploi.

Tableau 2. Les cinq plus importants secteurs d'activités en termes de chiffre d'affaires et effectifs correspondants (2021)

Activités	Chiffre d'affaires (Mrds €)	Chiffre d'affaires (%)	Effectifs (ETP)	Effectifs (%)
Commerce	145	57 %	117 610	16 %
Industrie manufacturière	41	16 %	113 150	16 %
Santé humaine et action sociale	15	6 %	108 780	15 %
Construction	9	4 %	47 300	7 %
Activités spécialisées scientifiques et techniques	6	3 %	28 660	4 %

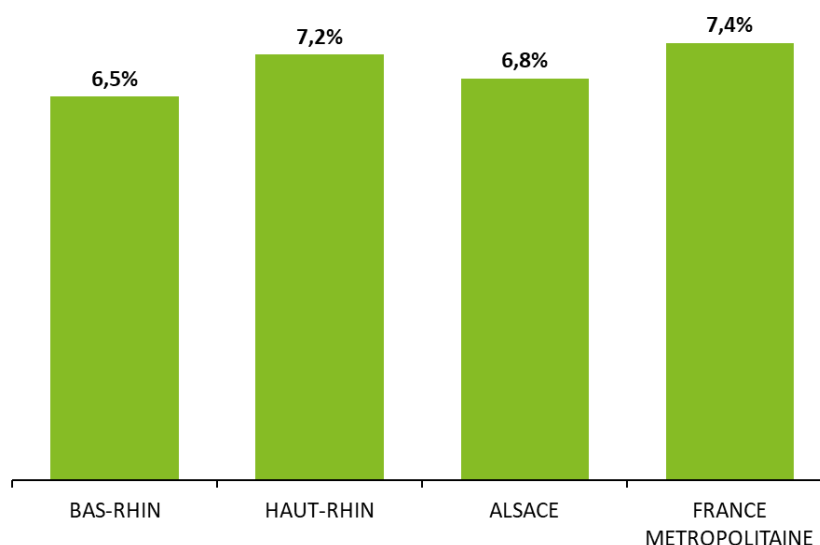
Source : Données Sirène, Diane et Esane, traitement Deloitte Finance

2) L'économie alsacienne est plutôt plus performante que la moyenne nationale

26. L'économie alsacienne est une économie plutôt dynamique et performante, lorsqu'on la compare à d'autres collectivités territoriales d'échelon comparable ou à la moyenne nationale.

27. Cette performance se traduit notamment par un taux de chômage durablement inférieur à la moyenne nationale. Le graphique ci-dessous présente les taux de chômage à date dans les deux anciens départements du Bas-Rhin et du Haut-Rhin, le taux de chômage combiné à l'échelle de l'Alsace, et le taux de chômage en France métropolitaine.

Figure 12. Taux de chômage au 3^{ème} trimestre 2023

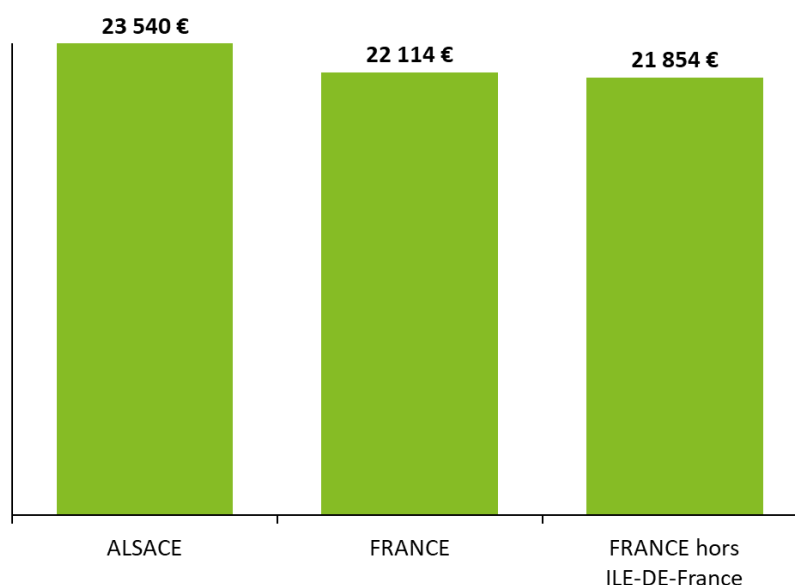


Source : Données INSEE, Calculs Deloitte Finance

28. Le territoire alsacien connaît ainsi un taux de chômage de 6,8 % (6,5 % dans le Bas-Rhin et 7,2 % dans le Haut-Rhin), soit un taux inférieur à la moyenne nationale qui est de 7,4 %. L'économie alsacienne dans son ensemble se caractérise donc par un bon taux d'emploi.

29. L'analyse du niveau de vie médian confirme la bonne performance économique du territoire. Le graphique ci-dessous compare le niveau de vie médian de l'Alsace à la moyenne nationale (pondérée par la population) et la moyenne nationale hors Ile-de-France.

Figure 13. Niveau de vie médian⁶



Source : INSEE 2022, traitement Deloitte Finance

30. Le niveau de vie médian est donc supérieur à la moyenne nationale, de manière encore plus significative lorsqu'il est comparé à la moyenne hors Ile-de-France.

31. L'économie alsacienne possède donc des fondamentaux solides et un niveau de performance économique supérieur à la moyenne nationale. Elle doit cependant faire face à une conjoncture difficile, qui l'affecte particulièrement.

3) L'Alsace fait face à une conjoncture économique difficile, à la fois au niveau international et local, qui a ralenti sa dynamique

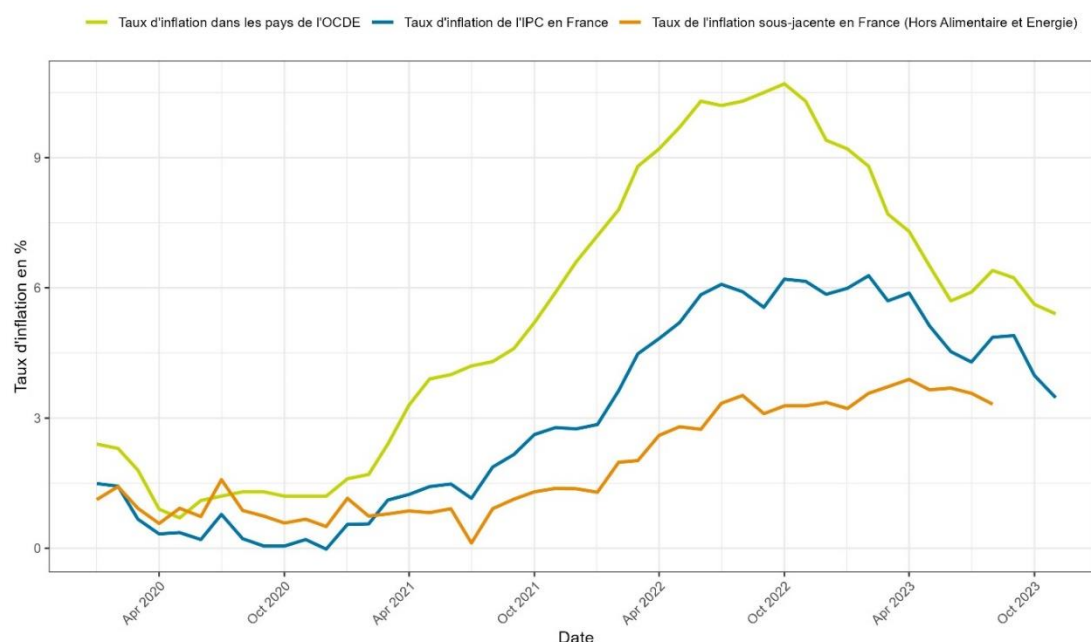
a) L'économie alsacienne a subi, comme le reste de l'Europe, les soubresauts économiques liés à la crise Covid-19 et à la montée des tensions géopolitiques

32. Au cours des trois dernières années, l'économie mondiale a été confrontée à plusieurs difficultés à la suite de la pandémie de Covid-19. Cette crise sanitaire soudaine, qui a entraîné des confinements répétés en 2020, a d'abord provoqué des perturbations immédiates dans les chaînes de valeur internationales. Cette situation a mené à une inflation notable et inhabituelle dans les pays de l'OCDE, atteignant un sommet de plus de 9 % au cours du dernier trimestre de 2022, un niveau sans précédent depuis 40 ans.

33. La réouverture graduelle des pays et la reprise dynamique de la demande, stimulée par les plans de relance économique aux États-Unis et dans l'Union européenne, ainsi que par les politiques monétaires expansionnistes des grandes banques centrales, comme la FED et la BCE, ont entraîné une augmentation rapide de la demande. Cette hausse a exercé une pression considérable sur les chaînes d'approvisionnement. Parallèlement, les coûts de l'énergie ont grimpé, notamment avec l'augmentation du prix du pétrole en réponse à cette forte demande durant l'année 2021, conduisant à une inflation marquée, d'abord dans le secteur de l'énergie, puis s'étendant à l'ensemble des biens.

⁶ Le niveau de vie médian en France et en Ile-de-France est mesuré par la moyenne du revenu médian dans les régions, pondérée par la population dans chaque région.

Figure 14. Evolution du taux d'inflation en France et dans les pays de l'OCDE entre janvier 2020 et novembre 2023



Source : Statista 2024, traitement Deloitte Finance

34. La flambée de l'inflation a été exacerbée par le conflit en Ukraine, débuté le 23 février 2022. Les sanctions occidentales contre la Russie, l'un des principaux producteurs de gaz et de pétrole, ont perturbé les approvisionnements énergétiques mondiaux. L'Europe, particulièrement dépendante en matière d'énergie, a été durement touchée, accentuant l'inflation des produits énergétiques. En conséquence, le prix du Pétrole WTI a atteint 123 dollars le baril début mars 2022, un niveau inédit depuis 2008. De même, le prix du gaz a bondi à des niveaux records, atteignant 58 dollars le million d'unités thermiques britanniques, un prix jamais vu depuis 2015. Selon la BCE, la hausse du prix de l'énergie a représenté plus de 50 % de l'inflation dans la zone euro en 2022.

35. Pendant cette crise énergétique, la France s'est démarquée au sein de l'Union européenne (UE) grâce à son parc nucléaire, représentant plus des deux tiers de sa production électrique. Moins dépendante du gaz russe et grâce à des interventions publiques, telles que le plafonnement des prix du gaz et de l'électricité, des réductions fiscales sur les produits pétroliers et des aides aux entreprises, l'économie française a montré une résilience notable, maintenant son taux d'inflation en dessous de celui des autres pays de l'UE. Ces mesures ont atténué l'impact de la hausse des prix de l'énergie, malgré leur coût élevé pour l'État.

36. Malgré les efforts pour atténuer l'impact de l'inflation, les ménages ont souffert de l'inflation importante des produits alimentaires. A la mi-2023, l'inflation de ces produits a atteint 10 %, soit le double du taux général d'inflation. Cette augmentation concerne toute la chaîne alimentaire, depuis la production agricole jusqu'aux prix de vente en grande surface.

37. Dans le contexte actuel, les consommateurs français sont particulièrement sensibles aux fluctuations des coûts et des prix. Selon Dynata (2022), 62 % des consommateurs en France se sont

sentis impactés par l'inflation en 2022⁷, 33 % déclarant avoir éprouvé des difficultés financières en fin de mois.

38. Si l'inflation s'est ralentie en 2024 (2 % d'inflation générale), les prix n'ont pas baissé et restent nettement supérieurs aux niveaux post-Covid. Plusieurs facteurs pourraient durablement soutenir des niveaux d'inflation significatifs. C'est le cas à court terme en raison de la poursuite des tensions géopolitiques : le conflit au Moyen-Orient a conduit à la perturbation des activités de transport maritime via le canal de Suez, provoquant un doublement des coûts de fret maritime entre décembre 2023 et janvier 2024. Les tensions actuelles relatives aux droits de douane pourraient également nourrir des tensions inflationnistes.

39. Les dynamiques salariales pourraient également entretenir la dynamique inflationniste. En effet, en tenant compte des dispositifs de rémunération variable et de l'épargne salariale, les augmentations médianes ont été de 7,0 % et 3,0 % respectivement pour les salariés non-cadres et les cadres en France.

40. A plus long terme, l'anticipation de l'inflation est alimentée par la pression sur les ressources et les risques inflationnistes inhérents à la transition climatique nécessaire. La hausse des prix, provoquée par les effets du changement climatique comme les perturbations des rendements agricoles, ainsi que les coûts associés aux politiques climatiques, notamment la tarification du carbone, pourraient accentuer les pressions inflationnistes dans les années à venir. Selon l'étude de Deloitte (Sautel et al., 2022)⁸, les consommateurs pourraient supporter près de la moitié de ces surcoûts liés à la politique climatique. Par ailleurs, l'Agence internationale de l'énergie (IEA, 2021)⁹ projette qu'un investissement annuel de 4 000 milliards de dollars dans les énergies propres sera requis jusqu'en 2030 pour atteindre la neutralité carbone en 2050, un facteur susceptible de provoquer une hausse des prix des biens et services et de contribuer ainsi à la "greenflation".

41. Un autre élément structurel clé que connaît l'économie mondiale est la perturbation des chaînes de valeur internationales et la tendance au repli régional en matière de commerce et d'investissement. Cette mutation, caractérisée par un déclin relatif de la suprématie économique des nations occidentales et l'ascension de la Chine en tant que deuxième puissance mondiale et première puissance commerciale, a eu pour conséquence l'adoption de stratégies protectionnistes de la part des différents grands blocs économiques.

42. Ainsi, les États-Unis ont lancé l'*Inflation Reduction Act*, un vaste plan d'investissement dans la transition énergétique, et imposé des restrictions sur les exportations de semi-conducteurs pour limiter l'accès de la Chine aux technologies avancées, notamment en intelligence artificielle. La Chine a répliqué avec des restrictions sur l'exportation de terres rares, essentielles à la production de panneaux solaires, tandis que l'Union européenne envisage des sanctions contre l'industrie automobile chinoise pour dumping. Le retour de Donald Trump à la présidence des États-Unis a également ajouté à l'incertitude, notamment suite à la mise en place de tarifs douaniers élevés sur des partenaires commerciaux importants du pays, dont l'Union Européenne. Très volatiles et toujours en cours de négociation au moment de la rédaction de l'étude, ces mesures protectionnistes ont toutefois provoqué des tensions économiques importantes avec les principaux partenaires commerciaux de l'UE, marquant une ère nouvelle et incertaine pour l'économie mondiale.

⁷ Dynata. (2022). *Share of consumers impacted by inflation worldwide in 2022, by country*. Statista. Statista Inc.

⁸ La tarification du carbone et ses répercussions : Exposition sectorielle au surcoût carbone, Sautel et al. – Ecole des Mines (2022).

⁹ World Energy Outlook 2021, Agence Internationale de l'Energie (IEA).

Ces difficultés ont affecté particulièrement l'Allemagne, partenaire commercial important du territoire alsacien, ce qui pourrait expliquer les moins bonnes performances économiques relatives de l'Alsace ces derniers mois

43. Ces difficultés conjoncturelles dépassent bien entendu le cadre de l'Alsace, mais ses conséquences ne sont pas sans lien avec la dynamique de l'économie alsacienne et certaines des craintes associées au projet R-PASS :

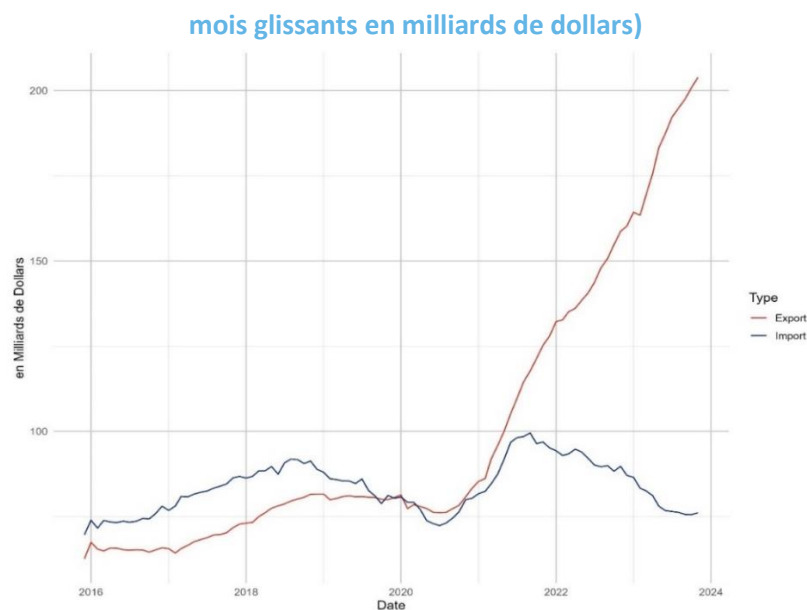
- Le contexte inflationniste rend les consommateurs et entreprises particulièrement sensibles aux hausses de coûts et de prix ;

44. La perturbation des chaînes de valeur internationales et la tendance au repli régional peuvent impacter significativement les échanges internationaux, et par ricochet les activités alsaciennes dépendant de ces activités, notamment au travers du lien particulier de l'économie alsacienne avec l'Allemagne.

45. L'Allemagne a été particulièrement affectée par la crise énergétique, en raison de sa dépendance au gaz russe avant le déclenchement de la guerre en Ukraine. Cette dépendance se manifestait notamment à travers le gazoduc Nord Stream 1 et le projet Nord Stream 2, qui devait entrer en fonction prochainement avant l'éclatement du conflit ukrainien. En 2021, le gaz fossile représentait 27 % de la consommation énergétique allemande, dont 55 % provenait de Russie. Les prix ont aujourd'hui décri, mais l'Allemagne continue à subir, comme l'ensemble de l'Europe un différentiel important de prix de l'énergie avec les principaux pays concurrents à l'échelle mondiale.

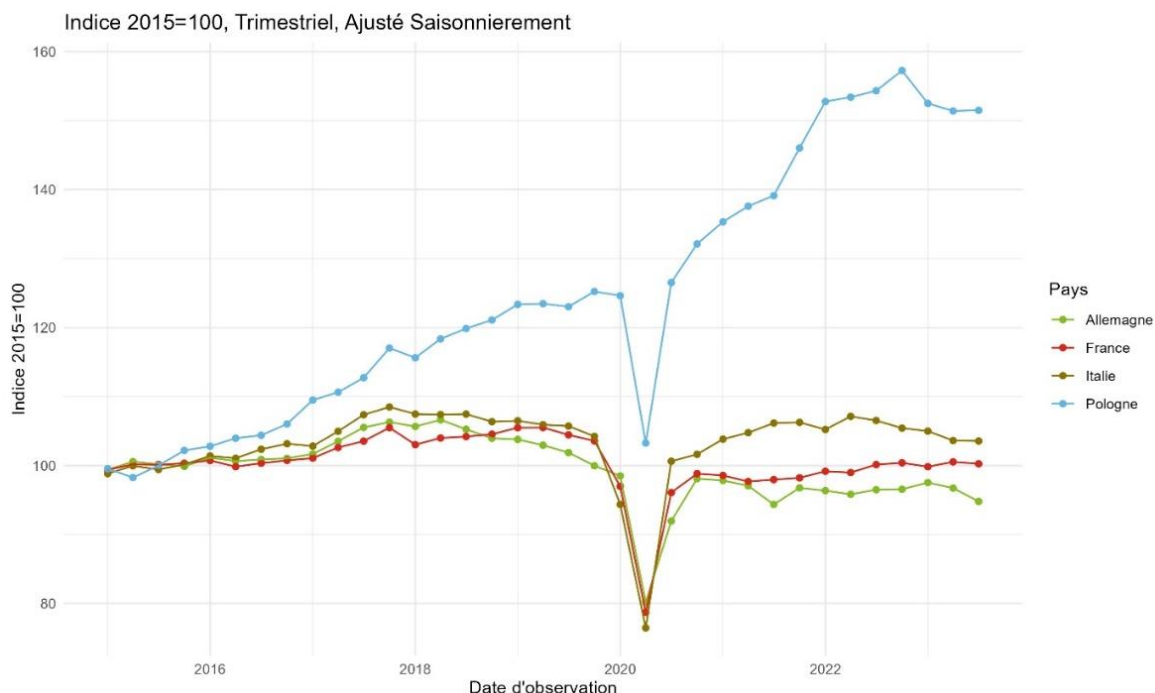
46. L'économie allemande subit également les conséquences du ralentissement économique chinois, ainsi que de la montée en puissance de la Chine dans les secteurs où l'Allemagne était traditionnellement exportatrice, particulièrement dans l'industrie automobile. Ce secteur, pilier de l'économie allemande orientée vers l'exportation, fait face à une concurrence accrue des acteurs chinois, notamment dans le domaine des voitures électriques. La Chine, premier marché mondial pour les véhicules électriques, a vu les exportations de son industrie automobile doubler au cours des deux dernières années, tandis que ses importations ont diminué de près de 50 % sur la même période, comme l'illustre la figure ci-dessous.

Figure 15. Évolution du commerce de l'industrie automobile en Chine de 2015 à 2023 : zoom sur l'exportation et l'importation de véhicules et leurs pièces et accessoires (somme sur 12



47. La figure ci-dessous illustre nettement l'état d'affaiblissement et de vulnérabilité de l'économie allemande, révélé par la diminution de la production industrielle du pays au cours des cinq dernières années. Cette tendance à la baisse a débuté avant la crise de la Covid-19 et la crise énergétique subséquente, soulevant des interrogations quant à la nature structurelle de la crise.

Figure 16. Production de l'Industrie manufacturière en France et en Allemagne (Indice : base 100 en 2015)



48. Cela se traduit par d'importantes difficultés conjoncturelles en Allemagne, marquant une rupture avec un long cycle de croissance très dynamique, supérieur à celui d'autres pays européens. Comme le démontre le tableau ci-dessous, l'Allemagne est le seul pays parmi les économies avancées qui subit une croissance négative en 2023 et 2024. De plus, elle est projetée pour avoir la plus faible croissance du G7 en 2025 (une croissance nulle).

Tableau 3. Taux de croissance du PIB réel, en 2023, 2024 et 2025

	2023	2024	2025 (projection)
Economies avancées	1,6 %	1,8 %	1,4 %
Euro zone	0,5 %	0,9 %	0,8 %
Etats Unis	2,5 %	2,8 %	1,8 %
France	0,8 %	1,1 %	0,6 %
Allemagne	- 0,3 %	-0,2 %	0,0 %
Royaume Uni	0,5 %	1,1 %	1,1 %

Source : Données FMI

49. L'Alsace est inévitablement impactée par sa proximité et son statut de partenaire privilégié de l'Allemagne. Avec 2,8 milliards d'euros d'exportations annuelles, l'Allemagne représente le principal marché extérieur de l'Alsace, comptant pour 30 % de ses exportations. De plus, bien que l'Alsace ne représente que 5,6 % de la valeur totale des exportations françaises, elle contribue à hauteur de 12 % aux exportations françaises vers l'Allemagne, soulignant ainsi l'étroite relation économique entre l'Alsace et l'Allemagne.

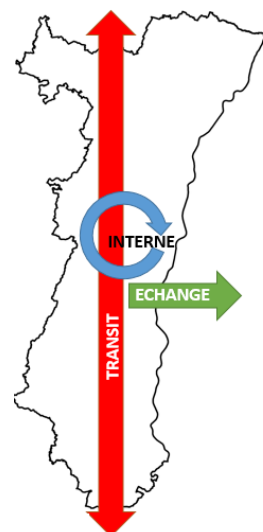
50. Ces difficultés, à la fois générales et locales, peuvent expliquer la moins bonne performance de l'économie alsacienne. Cette situation se manifeste notamment par un ralentissement de l'emploi avec un chômage qui est reparti à la hausse dès le deuxième trimestre 2023.

B. Le trafic routier poids lourds en Alsace, socle d'une économie locale très interconnectée, mais marqué également par le poids du transit

51. Du fait de son positionnement frontalier et de son activité d'échange avec les autres régions et d'autres pays tels que l'Allemagne et la Suisse, l'économie alsacienne est naturellement consommatrice de transport routier.

52. Ces fréquentations des routes alsaciennes sont de trois types :

- Un trafic « **interne** » qui renvoie aux trajets intra-Alsace (transport depuis les gravières vers les chantiers, par exemple).
- Un trafic de type « **échange** » qui consiste à acheminer des marchandises depuis d'autres pays et régions vers l'Alsace (approvisionnement externe correspondant à des « importations ») et depuis l'Alsace vers d'autres régions et pays (correspondant à des « exportations »).
-
- Un trafic de type « **transit** » qui concerne des poids lourds qui ne font qu'emprunter les routes alsaciennes dans le cadre de l'acheminement de marchandises depuis et vers d'autres territoires que l'Alsace, sans générer aucune activité économique en Alsace et sans contribuer d'aucune façon aux ressources publiques locales.

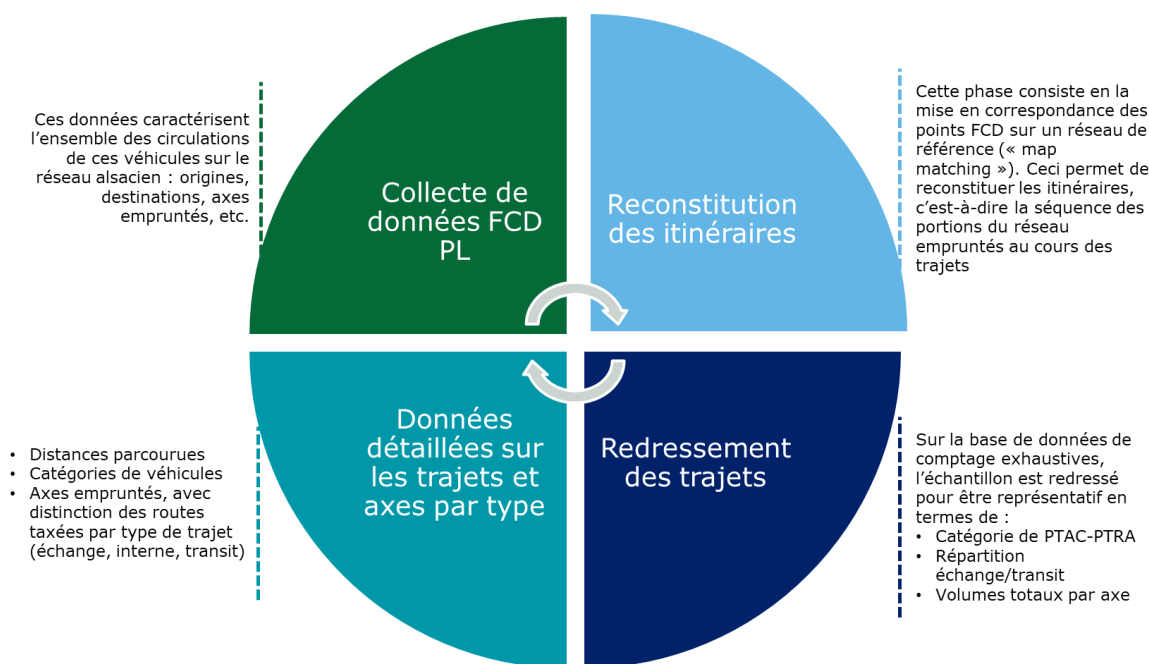


53. Dans le cadre de la préparation à R-PASS, la CeA a également mandaté le CEREMA afin de mener des analyses fines du trafic de poids lourds sur les routes alsaciennes, et d'en déterminer notamment la part de transit, mais aussi l'intensité aux différents nœuds du réseau routier et sur les principaux axes susceptibles d'être taxés.

54. Cette étude a été réalisée à l'aide de données de comptage, de données d'enquête TRM, et de données FCD (données issues d'appareils embarqués comme les GPS) redressées. Ces données permettent d'apprécier le dimensionnement de l'activité de TRM en Alsace, ainsi que la nature du flux de trafic (interne, échange ou transit), notamment favorisée par le positionnement frontalier de l'Alsace avec les autres pays.

55. Les différentes données ont été traitées et combinées pour reconstituer les flux de poids lourds (Alyce-CEREMA) selon quatre phases présentées sur la figure ci-après.

Figure 17. Les quatre phases d'analyse des données issues de l'étude de trafic



Source : Illustration Deloitte Finance

56. Ainsi, dans ce rapport, le réseau alsacien étudié désigne uniquement les axes ciblés par l'étude de trafic (cf. Tableau 7, Section IV du Chapitre 2 Figure 25).

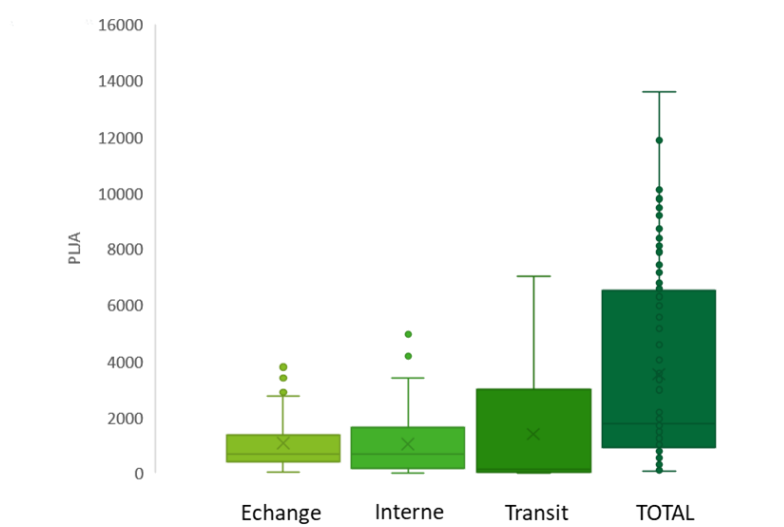
57. L'étude¹⁰ estime le trafic d'échange à 33 % des distances totales parcourues en Alsace, contre 25 % pour le trafic interne. En revanche, le trafic de transit concerne 42 % des distances parcourues.

58. L'étude révèle également que les poids lourds parcourent **2 270 283 kms** quotidiennement, toutes sections confondues¹¹. Le nombre de poids lourds journalier annuel varie selon les sections et le type de flux réalisé sur les routes alsaciennes, comme le montre la figure ci-après.

¹⁰ Etude de trafic CEREMA sur les données de flux de transport des poids lourds circulant en Alsace, 2023.

¹¹ Y compris les sections qui n'appartiennent pas au réseau taxable. L'ensemble des axes routiers concernés sont listés dans le Tableau 7

Figure 18. Distribution des flux de PLJA pour les trois types de trafic



Source : Etude de trafic CEREMA, 2025

59. Certaines sections enregistrent des proportions de transit spectaculaires, comme le montre le tableau ci-dessous sur les 5 sections les plus fréquentées par le trafic de transit (relativement aux autres trafics) sur le réseau étudié.

Tableau 4. Part des flux de transit des 5 sections les plus intensives en transit

Tronçon routier	25-Ottmarsheim (A36)	3-Leutenheim (A35)	26-Illzach (A36)	2-RD4 Roppenheim	5-Bischwiller (A35)
Part de transit	81 %	79 %	79 %	78 %	77 %

Source : Etude de trafic CEREMA, traitement Deloitte Finance

60. Ainsi, la section 25-Ottmersheim (autoroute A36) est fréquentée à 81 % par des flux de transit, suivie par trois autres sections pour lesquelles le transit représente au moins les trois quarts du trafic.

61. Les trafics d’échange et interne en Alsace représentent respectivement 33 % et 24 % du trafic en Alsace¹². Le tableau ci-dessous présente les cinq sections pour lesquelles la part du trafic interne est la plus importante.

Tableau 5. Part des flux internes des 5 sections les plus intensives en trafic interne

Tronçon routier	210-Brumath (D519)	33-Morschwiller-le-Bas (D1066)	101-Densechenhof (D263)	208-Handschuheim (D1004)	36-Dorlisheim (D500)
Part du trafic interne	95 %	88 %	85 %	83 %	84 %

Source : Etude de trafic CEREMA, traitement Deloitte Finance

¹² Sur le périmètre ciblé par l’étude de trafic CEREMA

Synthèse – Chapitre 1.III

L'économie alsacienne est relativement dynamique et robuste par rapport à la moyenne nationale. En effet, le taux de chômage du territoire alsacien est inférieur à la moyenne nationale, tandis que le niveau de vie médian par habitant est supérieur à la moyenne nationale.

Mais l'Alsace fait face, comme le reste du territoire, à une conjoncture difficile, notamment marquée par le poids de l'inflation qui exacerbe la sensibilité aux prix des entreprises et des consommateurs. Par ailleurs, les différents facteurs de menace de la croissance mondiale ont particulièrement touché l'Allemagne, partenaire majeur de l'économie alsacienne.

Cette conjoncture difficile, malgré des fondamentaux solides, se traduit notamment depuis un an par une remontée du chômage plutôt plus forte en Alsace que dans les autres territoires en France.

La situation de l'Alsace en termes de trafic de poids lourds est à la fois le fruit de cette activité économique dynamique, qui s'appuie sur des échanges nombreux avec d'autres territoires, mais aussi de la situation frontalière de l'Alsace, qui induit la présence d'un important trafic de transit.

C'est dans ce contexte économique et routier que doivent être appréhendés à la fois la logique du projet R-PASS et ses enjeux pour les acteurs locaux.

IV. Les impacts économiques craints par les acteurs locaux à la suite des retours de la phase de concertation

62. La mise en place d'une taxe sur le trafic poids lourds telle que R-PASS aura par nature un impact sur les acteurs économiques et notamment sur les acteurs du territoire.

63. Une partie de ces impacts sera positive : c'est le cas de la réduction de la détérioration du patrimoine alsacien en cas de limitation du comportement de report de poids lourds étrangers ou encore de la fluidification du trafic mais aussi de réalisation des travaux de modernisation du réseau.

64. Mais une autre part de ces impacts sera négative du fait du coût induit par la taxe qui pèsera sur les entreprises (Cf. Partie A) et les consommateurs alsaciens (Cf. Partie B).

65. Les sections ci-après listent l'ensemble des impacts potentiels de la taxe mis en avant par les acteurs locaux, dont l'ampleur réelle et la probabilité d'occurrence sont ensuite analysées dans la suite de ce Rapport.

A. Les entreprises alsaciennes face à une augmentation des coûts de revient qui peut entraîner des distorsions de concurrence

Une augmentation généralisée des coûts de revient du transport en Alsace comme dans le reste de la France

66. L'effet direct et systématique d'une telle taxe est l'augmentation du coût du transport routier de marchandises.

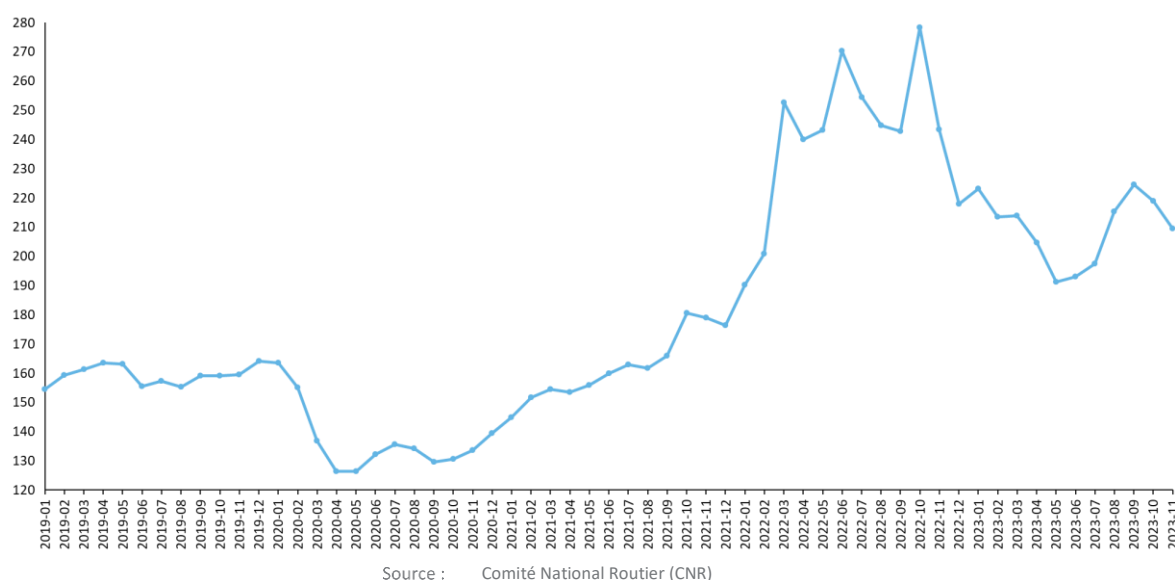
67. Cette hausse va directement porter sur les entreprises de transport routier qui prennent en charge l'essentiel du transport poids lourds (près de 63 % du trafic se faisant pour compte d'autrui).

68. Or, ces entreprises de transport routier subissent déjà les conséquences d'une hausse significative de leur coût de revient en raison des différents événements récents : hausse du prix du carburant, augmentation des coûts de main d'œuvre, coûts supplémentaires induits par le Grand Contournement Ouest (GCO), etc.

69. Dans un rapport publié en novembre 2023¹³, le Comité National Routier (CNR) a relevé que les salaires et charges sur le personnel de conduite dans le secteur du transport routier de marchandises avaient augmenté en moyenne de 16,4 % entre 2021 et 2023, avec des augmentations spécifiques de 8,1 % en transport longue distance et 8 % en local pour l'année 2023. Ces augmentations salariales représentent environ 30 % des charges d'une entreprise de transport. Pour 2024, une hausse des salaires est prévue de 10,1 % en longue distance et 9,7 % en local par rapport à 2023.

70. Les coûts du carburant ont également connu de très fortes augmentations (et une très forte volatilité) dans un contexte de fortes tensions internationales sur les cours du pétrole. Le graphique ci-après rappelle les évolutions du carburant entre 2019 et 2023.

Figure 19. Evolution de l'indice CNR du gazole professionnel¹⁴



71. L'augmentation de ces coûts de revient s'est nécessairement traduite par une augmentation des prix du fret routier. Le rapport 2023 de l'Observatoire Prospectif des métiers et des qualifications dans les Transports et la Logistique¹⁵ indique une augmentation des tarifs du fret routier de 9,3 % en 2022, contre 1,5 % en 2021. La hausse a particulièrement impacté le transport longue distance, dont les prix des prestations ont augmenté de 10 % en 2022 par rapport à 2021.

¹³ Les coûts du transport routier de marchandises, version du 14/11/2023 - TRM - Bilan 2023 et perspectives pour 2024. Observatoire économique du transport routier.

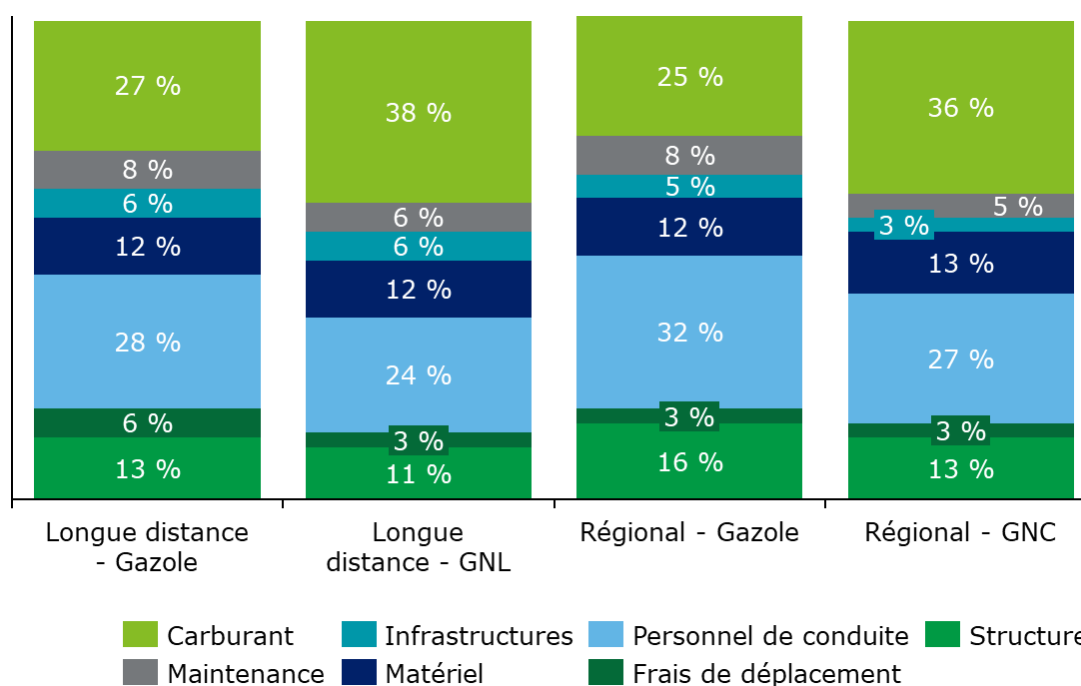
¹⁴ Selon le CNR, « L'indice CNR gazole professionnel suit l'évolution mensuelle du coût du gazole, utilisé comme carburant par les poids lourds de PTAC supérieur ou égal à 7,5 tonnes, effectuant du transport routier de marchandises, hors TVA. Il tient compte des différents modes d'approvisionnement (pompe et cuve) et du remboursement partiel de la TICPE valable pour la période considérée. »

¹⁵ Rapport 2023 de l'Observatoire Prospectif des métiers et des qualifications dans les Transports et la Logistique. https://optl.fr/wp-content/uploads/RA_OPTL_2023_web.pdf

72. Mais ces hausses sur les prix des prestations n'ont pas toujours été suffisantes pour compenser l'augmentation du coût de revient : le même rapport de l'Observatoire faisait ainsi état en 2022, d'une hausse des coûts de 17 % sur le transport longue distance, à comparer à la hausse des tarifs limitée à 10 %, par rapport à 2021.

73. Le graphique ci-dessous présente la décomposition du coût de transport selon le CNR en 2023, avec une distinction selon la distance (transport longue distance vs. local) et le type de carburant utilisé (gazole, GNL, etc.).

Figure 20. Décomposition du coût du transport selon le CNR en 2023



Source : Les coûts du transport routier de marchandises, version du 14/11/2023 - TRM - Bilan 2023 et perspectives pour 2024. Observatoire économique du transport routier. Figure Deloitte Finance

74. Dans ce contexte, les acteurs locaux craignent que l'instauration de R-PASS vienne de nouveau augmenter le coût de revient si tout ou partie de la taxe ne pouvait être répercuté à leurs clients, ce qui contribuerait à la fragilisation des entreprises de transport routier.

75. Les entreprises situées en aval, et qui font appel aux entreprises de transport routier, anticipent que tout ou partie de ces coûts leur soit répercuté, au vu de la pression existante sur les marges des entreprises de transport.

76. Pour ces entreprises achetant des prestations de transport (ou les réalisant en interne dans le cadre du trafic pour compte propre), cette augmentation des tarifs et coûts du fret représentera un facteur supplémentaire d'augmentation du coût de revient dans un contexte déjà inflationniste.

77. Les conséquences d'une augmentation du coût de revient sur la santé financière des entreprises dépendront à la fois du comportement en prix des entreprises et de leurs situations financières préalables.

78. Dans le cas où ce supplément de coût de revient est répercuté dans les prix, ce sont les consommateurs qui en subiront les conséquences (cf. section Chapitre 4). Si en revanche les entreprises absorbent tout ou partie de ce surcoût, leurs marges diminueront.

79. Une attention doit donc être portée, au-delà des effets absolus de la taxe, à ce que représenterait ce surcoût par rapport aux marges disponibles. Par exemple, une entreprise subissant une taxe de 100 000 € pour un chiffre d'affaires de 10 millions d'euros et une marge nette de 10 % perdrait 10 % de sa marge, alors qu'une entreprise de même taille et payant la même taxe, mais ayant une marge nette de 3 %, perdrait 33 % de sa marge nette.

80. A moyen terme, une diminution tendancielle des marges induite par un surcoût de transport peut aussi impacter le niveau d'investissement et d'emploi des entreprises alsaciennes, si ce coût obère une part significative de leurs capacités d'auto-financement.

Les distorsions de concurrence entre les entreprises alsaciennes et leurs concurrents non-alsaciens

81. Les effets en termes de hausse de coût de revient toucheront de la même façon toutes les entreprises actives en Alsace. Mais le fait que la taxe soit mise en place sur le seul territoire alsacien pourrait selon plusieurs acteurs locaux créer des distorsions de concurrence significatives entre les entreprises alsaciennes et celles situées hors d'Alsace.

82. Les entreprises alsaciennes qui disposent aujourd'hui d'un avantage concurrentiel par rapport à d'autres entreprises non-alsaciennes qui doivent s'acquitter de la LKW-Maut ou encore de taxes/péages autoroutiers dans d'autres régions de la France pourraient perdre cet avantage concurrentiel.

Les distorsions de concurrence pour des clients situés hors d'Alsace

83. Une distorsion de concurrence entre entreprises alsaciennes et entreprises non-alsaciennes peut intervenir dans le cas de la fourniture de clients situés hors d'Alsace.

84. Par exemple, une entreprise de Strasbourg qui dessert des clients à Nancy, tout en étant en concurrence avec une entreprise de Metz qui dessert les mêmes clients, se verrait imposer un poids fiscal supplémentaire (via la taxation d'une partie du trajet vers Nancy) non partagé par sa concurrente.

85. Cette distorsion diminuerait la compétitivité relative des entreprises alsaciennes, ce qui pourrait soit les mettre à risque de perdre des parts de marché (si elles intègrent ce coût supplémentaire dans leurs prix) soit les contraindre à réduire une partie de leurs marges pour conserver leur compétitivité-prix.

86. Cette distorsion de concurrence pourrait d'ailleurs intervenir également entre des entités au sein d'un même groupe. Si un groupe de dimension nationale ou internationale possède plusieurs sites de production, dont l'un serait situé en Alsace, il pourrait être encouragé à favoriser le site situé hors d'Alsace pour livrer certains clients, ou pour réaliser certains investissements, dans le cadre d'une concurrence intra-groupe fondée sur la comparaison des coûts de revient.

Les distorsions de concurrence pour des clients situés en Alsace

87. Ces distorsions de concurrence peuvent aussi intervenir dans la concurrence entre entreprises alsaciennes et entreprises non-alsaciennes pour les clients situés en Alsace. Dans ce cas, le surcoût de transport pour acheminer le bien final vers le consommateur est le même. Mais une différence peut exister entre entreprises alsaciennes et non-alsaciennes pour ce qui concerne le transport des intrants.

L'entreprise alsacienne utilisant des ingrédients provenant d'Alsace pourrait avoir à payer le surcoût de transport de ces ingrédients vers son usine, d'une part, puis le surcoût de transport entre l'usine et le lieu de vente où sont vendus ces produits, d'autre part, alors que le concurrent non-alsacien ne supportera que le surcoût de transport entre son usine et le lieu de vente situé en Alsace.

88. Notons en revanche que le concurrent non-alsacien pourrait avoir à parcourir, en moyenne, une plus grande distance sur le réseau taxé en Alsace, ce qui contribuerait alors à favoriser l'entreprise alsacienne et réduirait la distorsion de concurrence relative au transport des intrants.

Synthèse

89. Dans ce contexte, certains acteurs craignent que l'introduction d'une telle taxe poids lourds ait un impact négatif sur l'attractivité économique et la compétitivité globale du territoire alsacien.

90. Dans un environnement de marché très complexe, en particulier pour les industries manufacturières qui font face à la hausse des coûts de l'énergie et aux tensions géopolitiques qui fragilisent les chaînes de valeur, l'étude d'impact devra donc apprécier dans quelle mesure la taxe est susceptible de peser significativement sur la rentabilité et la compétitivité des entreprises alsaciennes.

91. Ces risques peuvent par ailleurs toucher de manière plus aigüe certaines filières (en cas de part importante du transport dans le coût de revient, de masse pondérale élevée de leurs produits mais aussi de leur plus faible degré de transformation) et certaines produits (notamment ceux élaborés entièrement en Alsace et pour lequel plusieurs intrants seront affectés cumulativement par une taxe).

B. L'augmentation des prix des produits pour les consommateurs alsaciens

92. Comme mentionné précédemment, la hausse du coût de revient peut également affecter les consommateurs, dans le cas (le plus probable) où les entreprises répercuteraient tout ou partie du surcoût induit par la taxe dans le prix du bien vendu au consommateur final.

93. Cet impact sur le prix d'un produit pourra être la résultante d'une combinaison de surcoûts : plusieurs intrants pourront être concernés par la hausse du coût de transport, et un intrant donné pourrait être transporté plusieurs fois aux différents stades de transformation du produit.

94. Par exemple, la betterave contenue dans du sucre fabriqué en Alsace fera l'objet d'un premier transport entre le champ et le lieu de stockage, puis d'un second transport entre le lieu de stockage et la sucrerie, et enfin d'un troisième transport depuis la sucrerie vers le lieu de distribution au consommateur final.

95. L'impact absolu sera donc d'autant plus important que la chaîne de fabrication du produit final est intra-alsacienne puisque les différents transports se feront davantage sur le réseau alsacien susceptible d'être taxé.

96. Par ailleurs, l'impact relatif dépendra du poids du coût de transport dans le prix total du produit. Si un produit a des coûts de transport relativement faibles par rapport au coût total, l'augmentation relative de ces coûts de transport se traduira par un impact prix relativement réduit.

97. Une répercussion de la taxe au consommateur alsacien pénalisera ainsi ce dernier qui pourra, à budget constant, soit continuer à consommer le bien en question en renonçant à d'autres consommations, soit diminuer la consommation du produit en question (effet volume), soit se reporter vers des produits moins affectés (y compris des produits similaires mais produits par des entreprises

non-alsaciennes, dans le cas où elles auraient été moins touchées par la taxe). La présente étude s'attachera à évaluer l'impact sur le consommateur alsacien ainsi que son comportement présumé.

Synthèse – Chapitre 1.IV

L'instauration de la taxe R-PASS aura des impacts économiques plus ou moins importants, à la fois au niveau des entreprises et des consommateurs. Les craintes identifiées, qui seront objectivées dans l'évaluation des impacts aux chapitres suivants, sont notamment :

- Une augmentation potentielle du coût de revient en raison de la hausse du coût du transport routier ;
- Des distorsions de concurrence avec des acteurs non alsaciens pour des clients situés en Alsace ou hors Alsace ;
- Une augmentation du prix des produits achetés par le consommateur.

V. Les objectifs de l'étude d'impact économique

98. Consciente de ces enjeux associés à la taxe R-PASS, la CeA a souhaité mener une étude d'impact économique dans le but :

- i) d'estimer le coût global de la taxe pour l'économie alsacienne,
- ii) d'estimer les impacts de la taxe sur le pouvoir d'achat des consommateurs alsaciens,
- iii) d'estimer les impacts de la taxe sur certaines filières économiques alsaciennes.

99. L'étude d'impact économique consiste à évaluer l'impact potentiel de la taxe R-PASS, de façon objective et quantifiée, en se fondant sur les remontées des acteurs économiques locaux, qui sont ensuite corroborées dans le cadre d'un exercice d'estimation empirique et théorique des impacts potentiels.

100. Ainsi, dans le cadre de l'étude d'impact, des concertations ont été réalisées avec des acteurs structurants de l'économie alsacienne, y compris les représentants du MEDEF, le Collectif pour la Compétitivité de l'Economie Alsacienne (CCEA), mais également des transporteurs et des acteurs appartenant à des filières économiques structurantes en Alsace et utilisant le transport de façon intensive. Ces rencontres ont permis de collecter les données sur les activités de certains acteurs, qui ont ensuite pu être analysées. L'étude a été réalisée en s'appuyant également sur les données issues de l'étude de trafic réalisée par le CEREMA, des bases de données publiques telles que l'INSEE ou DIANE.

Synthèse – Chapitre 1

En Europe, la taxation des poids lourds est une politique publique qui s'est généralisée avec pour double objectif de réguler un trafic poids lourds en pleine expansion et de faire participer les camions à l'entretien des infrastructures financées par les contribuables. Le projet R-PASS prolonge cette dynamique en Alsace, reprend largement les technologies de collecte/contrôle déjà déployées dans les pays limitrophes et s'inscrit dans le cadre du droit communautaire européen.

L'économie alsacienne ressort comme relativement plus dynamique et performante que le reste de la France. Toutefois, l'Alsace fait face, comme le reste du territoire, à une conjoncture difficile, notamment marquée par le poids de l'inflation qui exacerbe la sensibilité aux prix des entreprises et des consommateurs. Par ailleurs, les différents facteurs de menace de la croissance mondiale ont particulièrement touché l'Allemagne, partenaire majeur de l'économie alsacienne.

Le trafic poids lourds occupe une place centrale dans le fonctionnement de l'économie locale. En effet, ce trafic est partagé entre service à une activité économique dynamique mais aussi, en raison de la situation frontalière de l'Alsace, un important trafic de transit qui pèse sur l'économie du territoire.

L'instauration de la taxe aura des impacts économiques plus ou moins importants, à la fois au niveau des entreprises et des consommateurs. Les craintes identifiées, qui seront objectivées dans l'analyse d'impacts aux chapitres suivants, sont notamment :

- Une augmentation potentielle du coût de revient en raison de la hausse de coût du transport routier en fonction du comportement de répercussion ;
- Des distorsions de concurrence avec des acteurs non alsaciens pour des clients situés en Alsace ou hors Alsace ;
- Une augmentation du prix des produits achetés par le consommateur.

Les objectifs de la présente étude d'impact qui guideront le reste du Rapport sont les suivants :

- Quantifier l'impact sur l'économie alsacienne ;
- Evaluer la potentielle augmentation du panier moyen d'un consommateur ;
- Identifier puis analyser les conséquences de la taxe par filière économique.

Chapitre 2. Les hypothèses de travail et la méthode choisie pour l'évaluation des impacts potentiels de R-PASS

I. Introduction

101. La fiabilité d'une étude d'impact et la clarté de ses conclusions reposent notamment sur le choix et la justification des hypothèses, données et méthodes retenues pour apprécier les impacts.

102. Ce chapitre présente successivement les paramètres de réseau taxé et de tarif retenus concernant la taxe elle-même (Cf. Section II), le périmètre des impacts entrant dans le champ et hors champ de l'étude (Cf. Section III), puis les données de référence mobilisées (Cf. Section IV) et enfin les trois approches complémentaires retenues pour apprécier de la manière la plus complète possible les impacts de R-PASS (Cf. Section V).

II. Les paramètres de la taxe R-PASS retenus comme hypothèses pour évaluer l'impact économique

A. Réseau concerné par la taxe

103. Les véhicules entrant dans le périmètre de la taxe sont taxés sur le principe de la distance parcourue sur le réseau taxé. Il s'agit ainsi d'une taxe par km appliquée lorsque les véhicules circulent sur le réseau taxé défini par délibération de la CeA.

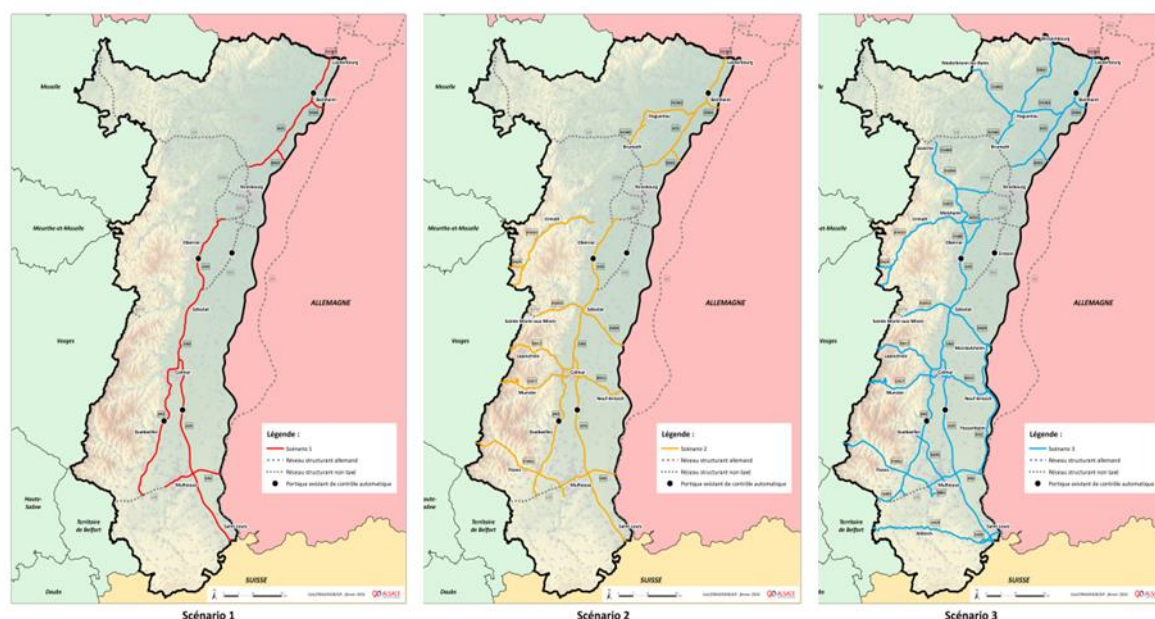
104. Trois scénarios de réseau taxé ont été conçus par la CeA avec pour objectif d'identifier la sensibilité des impacts aux choix de réseau taxé pour les acteurs locaux¹⁶. Un quatrième scénario de réseau taxé (scénario n°0) a été défini postérieurement à la concertation et aux premiers calculs, dans l'optique d'atténuer les impacts estimés. Ce scénario est traité en conclusion de l'étude.

105. Les hypothèses de réseau taxé testées dans l'étude d'impact correspondent aux trois scénarios ci-dessous :

- **Scénario 1** : A35 + A36 + D83 + D504 + D502 + D1363
- **Scénario 2** : Routes du scénario 1 + D1063 + D1340 + D1066+ D1059 + D1420 + D424 + D415 + D417
- **Scénario 3** : Intégralité du réseau taxable

¹⁶ Un scénario alternatif (scénario 0) a été défini à l'issue des concertations. Il s'agit d'un scénario plus restreint que le scénario 1 en termes de routes concernées par la taxe, avec un taux kilométrique de 0,15€.

Figure 21. Les trois scénarios de réseau taxé



Source : Illustration CeA

B. Niveau tarifaire de la taxe

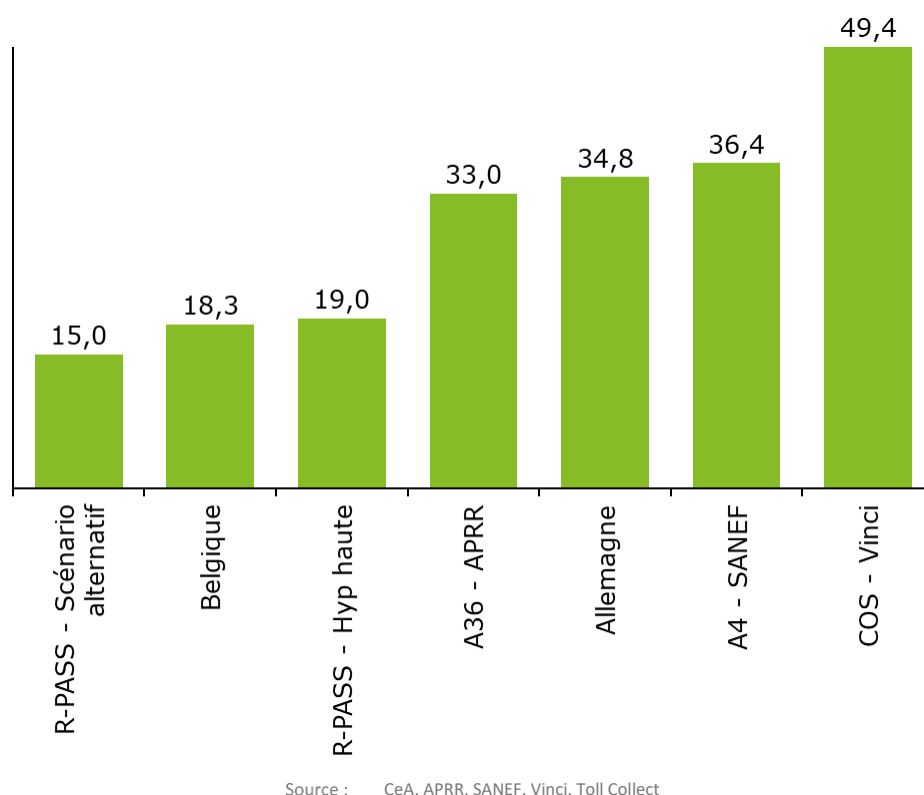
106. La grille tarifaire n'est pas arrêtée à ce jour et fera l'objet, comme le réseau taxé, d'une délibération de la CeA.

107. Il est acté en revanche que le montant de la taxe sera fonction du tonnage PTRa des poids lourds (avec un coût au kilomètre croissant avec le PTRa) et de la classe de pollution du véhicule (avec un montant décroissant avec la classe euro). En d'autres termes, plus le poids lourd est lourd, plus la taxe est élevée et plus le poids lourd est polluant, plus la taxe est élevée, toutes choses égales par ailleurs. La tarification comporte trois principales composantes :

- Le coût lié aux infrastructures (tarif d'infrastructure) : Ce tarif dépend de la classe PTRa, des classes EURO 0 à EURO 7 et pourrait être modulé pour tenir compte d'une réduction pour un redevable abonné fréquent (maximum de 13 %, ce qui correspondrait à une baisse de 10 % sur le tarif global),
- Les coûts externes de pollution atmosphérique (le tarif de pollution atmosphérique),
- Les coûts externes de pollution sonore (le tarif de pollution sonore).

Dans le cadre de la présente étude d'impact, au vu des caractéristiques moyennes des poids lourds concernés, et des fourchettes considérées par la CeA à ce jour, **un taux moyen de 0,19 €/km** a été retenu comme hypothèse indicative de coût kilométrique de la taxe. Il est à noter que ce taux moyen est une hypothèse haute, le niveau tarifaire qui sera voté devant être inférieur ou égal à ce dernier.

108. Les routes alsaciennes qui seront concernées par R-PASS à 0,19 €/km seront moins chères que les routes payantes environnantes, à l'exception de celles en Belgique. En effet, cette hypothèse de coût kilométrique est 45 % plus faible que la LKW-Maut, et de 42 à 61 % plus faible que les autres routes (COS, péage A4, A36).

Figure 22. Taux kilométrique – Taxe/Péage (voir Chapitre 5.XI pour le scénario alternatif)

109. Pour représenter l'importance relative de cette taxe, mais aussi pouvoir calculer l'impact de la taxe à partir de données générales sur les coûts de transports, il est intéressant de positionner le montant de cette taxe par rapport au coût complet du transport.

110. A cette fin, nous avons retenu comme hypothèse moyenne de coût total du transport la configuration standard du simulateur de coût de revient du CNR¹⁷. Ce dernier considère un coût du transport (hors taxe) de 1,52 € par km parcouru. Ce coût complet inclut à la fois les coûts du matériel (achat et entretien), les coûts du personnel roulant, et le coût du carburant (il est ici retenu un coût hors péages, pour mieux apprécier l'impact de la création d'une taxe sur une portion non taxée auparavant). Cette valeur est celle de juillet 2023, mais elle est conservée dans le Rapport car c'est celle qui avait été présentée aux acteurs au moment des premières concertations.

111. Dans ce contexte, un coût de 0,19 €/km revient à augmenter le coût total du transport au kilomètre de 12,5 %. **Une hausse de 12,5 % est donc retenue dans l'étude d'impact, lorsqu'il est nécessaire d'apprécier l'impact relatif de la taxe sur une portion de trafic réalisée sur le réseau taxé.**

112. Cette hausse de 12,5 % correspond à la hausse pour un kilomètre parcouru sur le réseau taxé. La hausse globale du coût du transport pour un acteur donné dépend du scénario de réseau taxé, d'une part, et de la proportion du trafic réalisé sur le réseau taxé, d'autre part (cette proportion pouvant varier selon les acteurs).

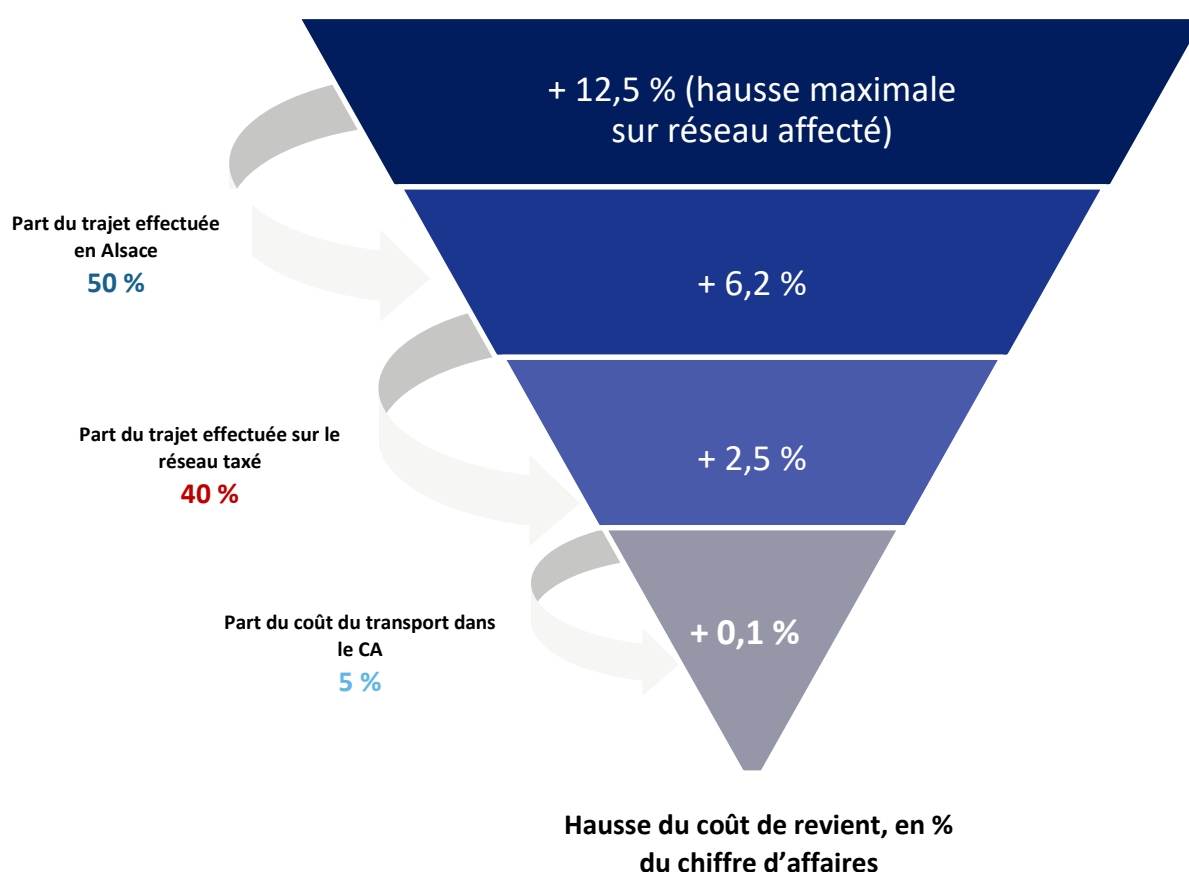
113. Par exemple, supposons un acteur dont :

¹⁷ <https://www.cnr.fr/simulateur>. Valeur retenue en juillet 2023.

- 50 % des trajets sont réalisés en Alsace ;
114. 40 % des trajets réalisés en Alsace se font sur le réseau taxé ;
- La part des coûts de transport dans le chiffre d'affaires (CA) est de 5 %.

Pour cet acteur, la hausse du coût de revient qui résulte de la taxe équivaut à une augmentation de 0,1 % de son chiffre d'affaires.

Figure 23. Exemple illustratif du raisonnement économique d'une hausse de 12,5 % du coût du transport sur le réseau taxé¹⁸



Source : Illustration Deloitte Finance

115. Les impacts sont mesurés à l'échelle d'une année, sur la base de données historiques. L'année 2022 est retenue comme référence lorsqu'elle est disponible.

116. Les acteurs ont souligné à juste titre que la mise en place de R-PASS pourrait entraîner d'autres coûts d'ordres administratifs, tels que l'équipement en boîtier pour les entreprises qui n'en sont pas encore dotés, ainsi que le coût d'abonnement au service de télépéage. Ces coûts, qui toucheront les transporteurs, ne sont pas inclus dans la présente étude car leur montant est encore incertain, et dépendra des acteurs. Ces coûts seront d'ampleur limité par rapport au coût de l'écocontribution en tant que tel.

¹⁸ Le calcul est effectué comme suit : $12,5\% \times 50\% = 6,2\%$; $6,2\% \times 40\% = 2,5\%$ et $2,5\% \times 5\% = 0,1\%$.

III. Périmètre des impacts retenus pour la démarche d'évaluation quantitative

A. Types d'impacts retenus

117. L'étude d'impact se focalise sur les impacts en termes de surcoût associé à l'augmentation du coût du transport subi par les entreprises et/ou les consommateurs alsaciens sur l'ensemble de la chaîne de production, que cela soit en amont (sur les intrants) ou en aval (sur la vente).

118. L'étude d'impact vise donc à quantifier ce surcoût et à l'exprimer en proportion du total de l'activité économique en question (niveau de chiffre d'affaires, niveau de marge, niveau de consommation...).

B. Types d'impacts non pris en compte

119. Cette étude d'impact se concentre sur les impacts directs de R-PASS sur les entreprises, d'une part, et sur les consommateurs à travers une modélisation intersectorielle, d'autre part, mais sans modéliser les modifications de comportements qui pourraient en découler à moyen terme :

- **Au niveau des consommateurs**, l'étude ne modélise pas de manière fine les réactions des consommateurs à la hausse de prix, à la fois en termes de report de consommation et de diminution de consommation (une telle analyse nécessiterait une analyse ad hoc des sensibilités au prix des consommateurs alsaciens pour chaque produit, analyse pour laquelle les données ne sont pas disponibles et qui revêtirait une complexité très forte, sans réel intérêt au vu de l'impact relativement limité lorsqu'il est exprimé en pourcentage du prix de vente final);
- **Au niveau des entreprises**, l'étude ne modélise pas de manière fine les réactions des entreprises alsaciennes à ce surcoût, par exemple en matière de décision d'investissement ou de localisation, en raison de la faible causalité entre de telles décisions et un surcoût limité à une fraction des coûts.

120. L'étude n'inclut pas l'impact pour les entreprises alsaciennes d'un risque de réduction de la demande des consommateurs venant de régions limitrophes qui viennent aujourd'hui faire leurs achats en Alsace et qui seraient dissuadés de le faire à l'avenir en raison de l'instauration d'une taxe sur une partie du réseau alsacien. Cet impact ne pourrait être que marginal à l'échelle de l'économie alsacienne dans sa globalité, au vu des zones de chalandise limitées des particuliers pour réaliser leurs achats.

121. L'étude n'intègre pas non plus d'analyse des impacts dynamiques de long terme de la taxe en termes d'investissements et d'implantation des entreprises en Alsace. En effet, la compétitivité d'un territoire dépend de très nombreux paramètres : la taille du marché de destination, la qualité de la main d'œuvre, la qualité des infrastructures, l'implantation préexistante de l'entreprise, la proximité des autres sites ou marchés de l'entreprise en question, l'attractivité du territoire pour les talents de l'entreprise, la fiscalité locale, etc. Dans ce contexte, estimer l'impact d'une variation d'un seul paramètre (en l'occurrence le niveau de taxe sur une partie du transport) sur l'ensemble de l'attractivité d'un territoire ne serait pas réaliste. Par ailleurs, R-PASS aura également des effets positifs via l'amélioration des infrastructures, qui devraient être également quantifiés et mis en balance si l'on voulait conclure sur ce point. Enfin, et surtout, l'appréciation de l'impact relatif global de la taxe pour

l'économie alsacienne (voir Chapitre 3) montre que l'ampleur de l'impact ne serait pas de nature à provoquer de tels mouvements structurels.

C. Prise en compte des mesures qui pourraient être mises en place pour éviter-réduire-compenser les impacts économiques de la taxe

122. L'évaluation des impacts économiques potentiels de R-PASS sur les acteurs et l'économie alsacienne fournira un dimensionnement quantitatif des impacts de la taxe qui peuvent être plus ou moins importants pour certains acteurs, en fonction de plusieurs facteurs (contexte, positionnement dans la chaîne de valeur, concurrence, pouvoir de négociation, etc.).

123. Sur la base de ces résultats, des pistes d'action permettant à la CeA de prendre en compte ces impacts et d'optimiser le dispositif de la taxe de manière à limiter ces impacts sont déclinées dans l'étude. Ces pistes d'action aboutiront à des formulations de recommandations et/ou de suggestions, effectuées selon une démarche de type « Eviter-Réduire-Compenser » (ERC).

124. A titre d'exemple, un des mécanismes d'évitement pourrait consister, pour certains acteurs, à mettre en place des **exonérations spécifiques**. En effet, le dispositif R-PASS prévoit, dans le cadre des lois qui l'encadrent, des exonérations obligatoires et des exonérations facultatives soumises à délibération de la CeA. C'est le cas, par exemple, de l'exonération accordée aux agriculteurs transportant eux-mêmes leur récolte du champ à l'organisme de stockage.

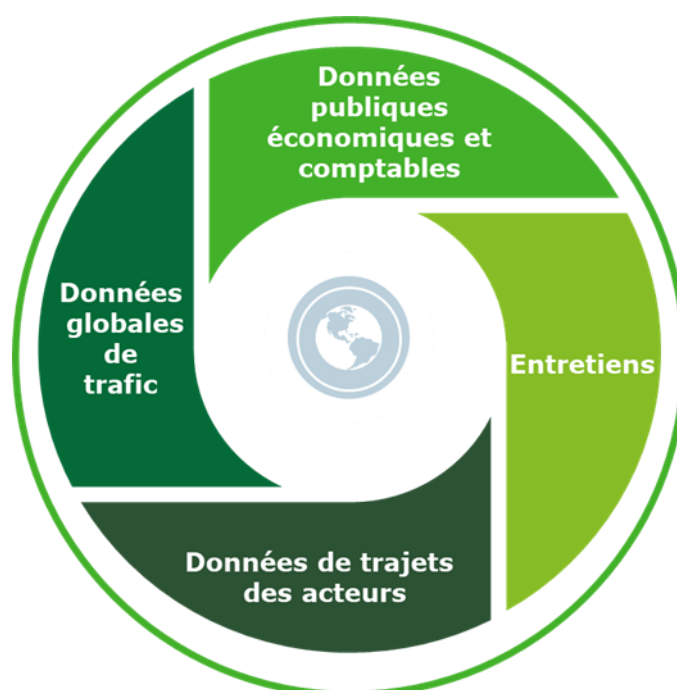
125. Pour d'autres acteurs potentiellement fortement impactés, des dispositifs particuliers de réduction pour certains comportements d'usage du réseau taxé pourraient être envisagés.

126. S'agissant des compensations, celles-ci pourraient prendre la forme d'actions spécifiques pouvant bénéficier de manière directe ou indirecte aux entreprises qui s'acquittent du paiement de la taxe. Il pourra notamment s'agir de projets d'investissement, de modernisation ou d'amélioration de l'entretien de tronçons du réseau géré par la CeA.

IV. Les données de référence utilisées pour l'évaluation des impacts

127. L'analyse des impacts de la taxe R-PASS sur les acteurs et l'économie alsacienne est quantifiée en utilisant un ensemble de données et informations complémentaires, à la fois qualitatives et quantitatives. Ces données et informations ont été collectées auprès de quatre sources principales : entretiens avec les acteurs, données de trajets des acteurs via un questionnaire qui leur a été adressé pendant ou à la suite des entretiens, données globales de trafic via une étude de trafic, données publiques, économiques et comptables.

Figure 24. Sources des données utilisées pour l'étude d'impact



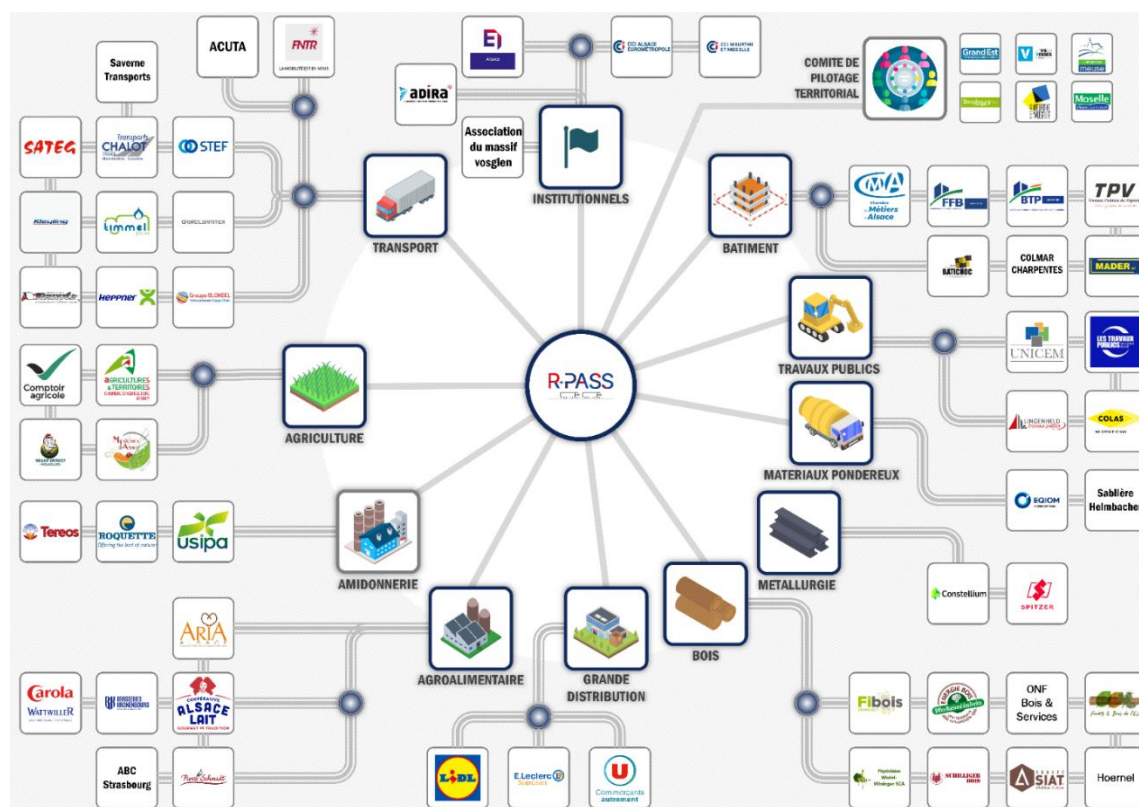
Source : Illustration Deloitte Finance

A. Entretiens avec les acteurs

128. Des entretiens de concertation ont été organisés dans le cadre de la phase de concertation avec les dix filières suivantes identifiées en coopération avec le CCEA : bois, agricole, amidonnerie, agroalimentaire, transport, grande distribution, métallurgie, bâtiment et travaux publics, et matériaux pondéreux¹⁹. Au total, 130 entretiens ont été organisés avec 70 acteurs économiques locaux couvrant 10 filières économiques, soit au sein de leurs locaux, de ceux de la CeA et en distanciel. Les entretiens ont à chaque fois été menés en présence des représentants de la CeA, de Deloitte ou de Kotaris.

¹⁹ La liste des acteurs rencontrés est présentée dans l'annexe 1.

Tableau 6. Entreprises rencontrées dans le cadre de concertation sur le projet de la taxe R-PASS (liste fournie par la CeA)



Source : Illustration CEA

129. Ces entretiens **d'une durée d'une heure trente à deux heures** ont permis d'avoir une meilleure compréhension de la façon dont le dispositif aura un impact sur l'activité des acteurs rencontrés. A ce titre, c'est un outil indispensable pour répondre aux questions d'impacts directs et de possibilité de répercussion du surcoût induit par la taxe aux clients intermédiaires ou finaux.

130. En particulier, les entretiens ont permis de :

- i) Présenter le dispositif et les raisons mises en avant pour son instauration ;
- ii) Comprendre l'activité des acteurs ainsi que leurs flux de transport à l'amont et à l'aval ;
- iii) Comprendre, dans les grandes lignes, les axes empruntés ;
- iv) Discuter des impacts potentiels de la taxe du point de vue des acteurs ;
- v) Comprendre leur possibilité de répercuter le surcoût induit par la taxe ;
- vi) Discuter de possibles mécanismes de compensation.

131. Ces entretiens ont ainsi permis de disposer à la fois d'informations quantitatives et qualitatives auprès des acteurs.

B. Données sur les trajets des acteurs

132. Les entretiens de concertation ont été couplés avec une demande systématique de données adressée aux acteurs. Ces demandes de données ont permis de disposer d'informations plus ou moins détaillées et complètes sur leurs trajets à la date de réalisation de l'étude. Ainsi, trois cas peuvent être distingués :

- a) Dans le cas où l'acteur dispose d'informations détaillées sur l'origine-destination et/ou les axes empruntés, ces éléments ont été collectés et analysés. Dans ce cadre, une analyse fine des distances parcourues a été réalisée, et les distances concernées par la taxe ont été identifiées.
- b) Dans le cas où l'acteur ne fournit pas des informations détaillées sur l'origine et la destination (type adresse de départ et/ou de livraison) mais des informations sur le département d'origine-destination, ces dernières données ont été collectées et analysées. Pour chacun de ces départements de destination, le total des distances parcourues et la part des kms concernés par la taxe ont été calculés.
- c) Dans le cas où seules les sorties d'autoroutes sont communiquées par l'acteur, les distances parcourues sont calculées depuis le point de départ jusqu'à la sortie, et sont complétées par les distances effectuées depuis la sortie jusqu'au département ou l'adresse de destination.

133. Dans le cadre d'une démarche concertée et transparente, les calculs de trajets effectués pour chaque acteur et le montant de taxe qui en résulte ont systématiquement été envoyés à ces derniers pour validation.

C. Données issues d'études sur le trafic alsacien

134. Comme présenté au Chapitre 1, l'étude de trafic menée par le CEREMA a permis de collecter des données sur le trafic de TRM sur les routes alsaciennes. L'objectif de l'étude de trafic est de caractériser les circulations des poids lourds sur le réseau alsacien en fonction du type de déplacement (échange, transit, interne), du PTAC et de la norme EURO des véhicules.

135. Les données sont issues d'un recueil sur le réseau alsacien entre le 12/06/2023 et le 25/06/2023. Ces données sont ensuite traitées pour reconstituer les flux de poids lourds.

136. Les résultats de ces analyses ont ainsi permis d'avoir une vision sur les distances parcourues par typologie de trafic et scénario de taxation. Ces données ont ainsi été utilisées dans l'évaluation d'impacts de la taxe R-PASS.

137. Ainsi, dans ce Rapport, **le réseau étudié désigne uniquement les axes ciblés par l'étude de trafic**, et qui peut comprendre des sections de routes ne faisant pas partie du réseau ciblé par la taxe R-PASS (notamment la route A4). Les axes du réseau alsacien étudié sont récapitulés dans le tableau et dans les cartes ci-dessous.

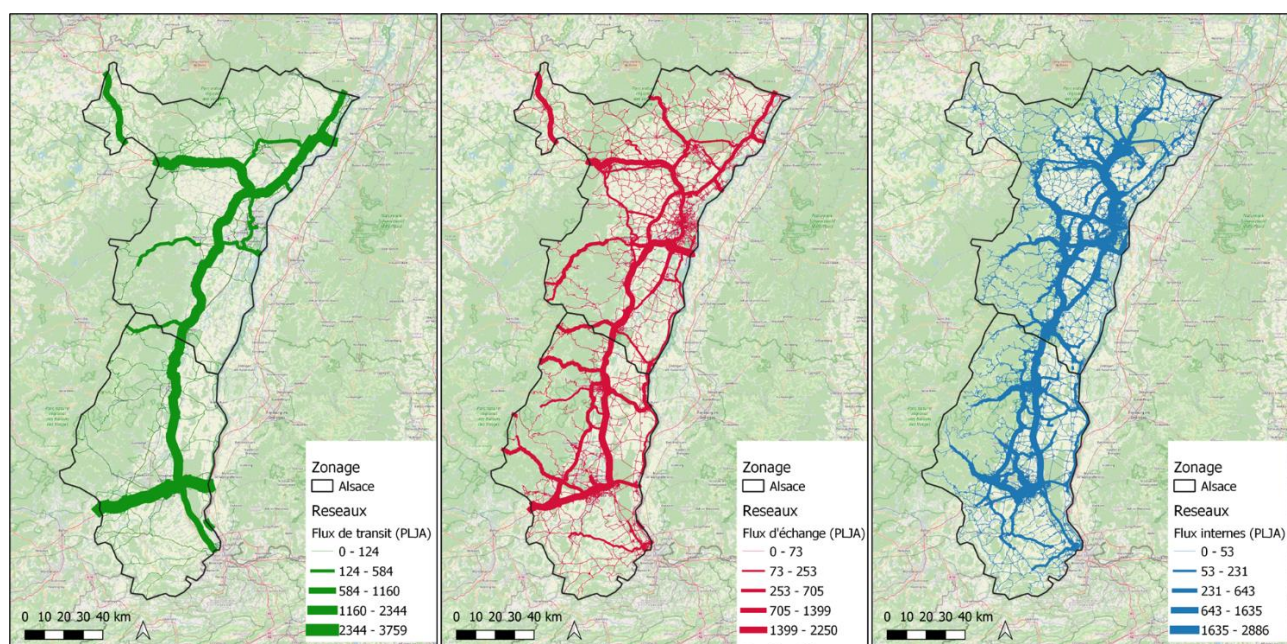
Tableau 7. Axes routiers ciblés par l'étude de trafic CEREMA et scénarios de taxation correspondants

Axe	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3 (Réseau taxable)
A35	Oui	Oui	Oui
A36	Oui	Oui	Oui
A36 (ZFE)	Non	Non	Non
D83 Sud	Oui	Oui	Oui
D1066	Non	Oui	Oui
D1063	Non	Oui	Oui
D1340	Non	Oui	Oui

D1059	Non	Oui	Oui
D1420	Non	Oui	Oui
D424	Non	Oui	Oui
D415	Non	Oui	Oui
D417	Non	Oui	Oui
D263	Non	Non	Oui
D1062	Non	Non	Oui
D1004	Non	Non	Oui
D422	Non	Non	Oui
A352	Non	Non	Oui
D500	Non	Non	Oui
D1083	Non	Non	Oui
D52	Non	Non	Oui
D2/D502	Oui	Oui	Oui
D430	Non	Non	Oui
D483	Non	Non	Oui
RD419	Non	Non	Oui
RD105	Non	Non	Oui
A4	Non	Non	Non
D4/D504	Oui	Oui	Oui
N159	Non	Non	Non

Source : Données de l'étude de trafic CEREMA, tableau Deloitte Finance

Figure 25. Flux de transport sur le réseau taxable concerné par l'étude, par type de trafic



Source : Etude de trafic et illustration CEREMA

D. Données publiques des acteurs/filières

138. Plusieurs bases de données publiques ont été mobilisées pour collecter des données économiques et sociales au niveau des territoires, des entreprises, ou des secteurs. Ces bases ont notamment permis de disposer d'informations granulaires, à la maille de l'entreprise, pour les différentes filières.

139. Trois principales sources de données complémentaires ont été utilisées dans le cadre de l'étude :

- **Les données Esane (2020/2021)** : ces données permettent de déterminer, pour chaque code NAF, le nombre d'entreprises actives, leur chiffre d'affaires, leur valeur ajoutée et leur effectif au niveau national.
- **Les données Sirène (2022)** : cette base de données permet de déterminer, pour chaque entreprise le nombre d'établissements qu'elle possède et leur localisation. Il est alors possible d'identifier les établissements situés en Alsace et de déterminer si une entreprise est :
 - i. Exclusivement alsacienne, c'est-à-dire ayant son siège et la totalité de ses établissements en Alsace ;
 - ii. Alsacienne et exerçant une activité de production hors Alsace, c'est-à-dire ayant son siège en Alsace et d'autres établissements dans d'autres régions ; ou
 - iii. Non-alsacienne mais exerçant une activité de production en Alsace, c'est-à-dire ayant son siège dans une autre région mais possédant au moins un établissement en Alsace.

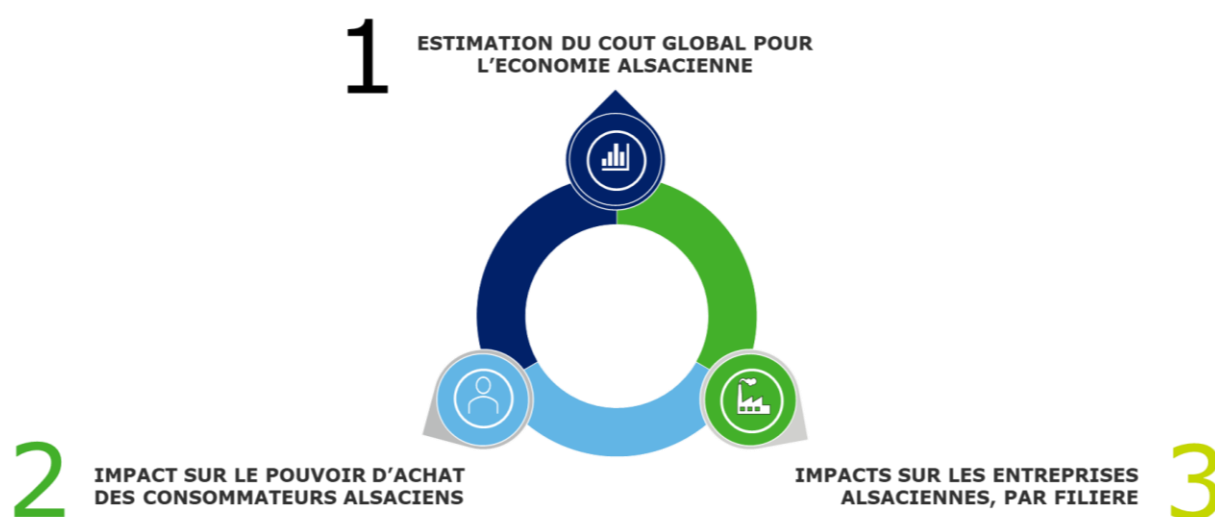
Les données issues de la base Sirène permettent également d'obtenir pour chaque établissement une information sur les effectifs (sous la forme d'une tranche d'effectifs).

- **Les données Diane (extraction 2023)** : cette base de données permet d'obtenir des données comptables et financières pour chaque entreprise active en Alsace et ayant déposé ses comptes : chiffre d'affaires, valeur ajoutée, taux de marge d'exploitation et de marge nette. L'extraction a été réalisée en 2023.
- **Les données intersectorielles INSEE (2019)** : il s'agit principalement des matrices entrées-sorties de l'INSEE utilisées dans le cadre de la modélisation des répercussions de la taxe. Ces matrices cartographient de manière exhaustive l'ensemble des relations entre secteurs de l'économie ainsi qu'entre ces derniers et les ménages. Elles retracent les échanges tout au long des chaînes de valeur, décrivant ainsi explicitement les consommations intermédiaires des entreprises et les consommations finales des ménages. Les matrices entrées-sorties permettent ainsi de modéliser les impacts de l'imposition d'une taxe de type R-PASS sur l'ensemble des acteurs de la chaîne de valeur en tenant compte des comportements de répercussion.

V. L'étude d'impact repose sur trois approches méthodologiques complémentaires, permettant de saisir le coût global pour l'économie alsacienne puis de se focaliser sur les consommateurs, d'une part, et sur les principales filières impactées, d'autre part

140. Trois approches complémentaires ont été retenues pour estimer les impacts de R-PASS sur l'économie alsacienne, qui se différencient par le degré de granularité de l'analyse, le type d'acteurs sur lesquels l'analyse est focalisée, et le type de données mobilisées.

Figure 26. Les trois approches suivies pour évaluer les impacts économiques de la taxe R-PASS



Source : Illustration Deloitte Finance

i. Approche # 1 : Evaluation globale du coût de la taxe pour l'économie alsacienne via les données issues des études de trafic

141. Cette approche consiste à utiliser les données de trafic observé sur le réseau alsacien étudié, pour en calculer un coût global de taxe porté par l'ensemble des acteurs économiques alsaciens et non-alsaciens et d'en mesurer l'impact, à la fois en termes de part du trafic affectée par la taxe, et dans une optique de coût global subi par les acteurs. Elle ne tient pas compte d'éventuels comportements de report de la part des acteurs. Le détail de l'analyse est décliné au Chapitre 3 du Rapport.

ii. Approche # 2 : Evaluation globale du coût par secteur macroéconomique et sur le pouvoir d'achat du consommateur alsacien, sur la base de modélisations intersectorielles

142. Cette approche se centre sur les impacts de la taxe sur le consommateur, via l'analyse des impacts cumulés d'une hausse du coût de transport tout au long des chaînes de valeur. Elle permet de tenir compte de l'interaction entre les acteurs économiques, depuis l'entreprise vers les clients intermédiaires et finaux, et de prendre en compte les possibilités de répercussion de la taxe. Cette

approche permet d'identifier les secteurs les plus exposés au transport, mais se concentre sur l'impact final potentiel pour le consommateur. Le détail de l'analyse est décliné au Chapitre 4 du Rapport.

143. Ces deux premières approches présentent l'avantage de s'appuyer sur des données exhaustives, qui donnent ainsi une idée fiable de l'ampleur du choc à l'échelle du territoire.

144. Elles ont en revanche pour limites de raisonner de manière relativement agrégée et moyennée. C'est évidemment le cas pour l'approche fondée sur les données de trafic qui ne permet pas d'identifier les types d'entreprises/filières affectées. C'est aussi le cas, quoique dans une moindre mesure, pour l'approche fondée sur la modélisation intersectorielle, dont la granularité est imposée par les tableaux entrées-sorties disponibles auprès de l'INSEE. L'approche sectorielle reste donc une approche moyenne qui peut masquer des impacts plus importants pour certains segments des chaînes de valeur ou certains types d'entreprises. Les données sectorielles sont par ailleurs mesurées à l'échelle de la France et ne prennent donc pas en compte d'éventuelles spécificités sectorielles en Alsace.

145. Il est donc utile de doubler ces approches par des analyses plus détaillées par filière qui permettront ainsi d'étudier de manière plus fine les dynamiques probables de partage/répercussion des coûts le long des chaînes de valeur.

iii. Approche # 3 : Evaluation détaillée du coût de la taxe pour les entreprises alsaciennes, par filière, à partir des remontées d'informations et de données transmises par les entreprises consultées

146. Cette approche consiste à mener une estimation détaillée des impacts de la taxe sur les entreprises alsaciennes appartenant à plusieurs filières-clés identifiées en collaboration avec les acteurs locaux.

147. La concertation a mis en lumière les préoccupations spécifiques de certaines filières, potentiellement particulièrement impactées par R-PASS. Dans le cadre notamment des discussions avec le MEDEF et le Collectif pour la Compétitivité de l'Economie Alsacienne (CCEA), un effort particulier d'analyse des conséquences de R-PASS a été menée sur ces filières.

148. Ces analyses se sont appuyées sur l'analyse granulaire des données publiques relatives aux entreprises de la filière, des entretiens avec des acteurs de la filière, et l'analyse détaillée de leurs données de transport et donc d'impact potentiel de la taxe.

149. Le détail de l'analyse est décliné au Chapitre 5 du Rapport.

Synthèse – Chapitre 2

La CeA a défini trois scénarios de réseau taxé pour réaliser l'étude d'impact avec pour objectif d'identifier la sensibilité des impacts aux choix de réseau taxé pour les acteurs locaux. Le niveau de la taxe sera voté par délibération de la CeA, mais un taux kilométrique de 0,19 €/km a été utilisé pour l'étude des impacts potentiels de la taxe R-PASS. Un quatrième scénario de réseau taxé avec un taux kilométrique de 0,15€/km, proposé postérieurement à la première rédaction de l'étude d'impact, est analysé en conclusion de la présente étude.

Le périmètre des impacts étudié est celui des impacts directs et indirects. En revanche, l'étude n'a pas vocation à mesurer la réaction des consommateurs face aux hausses de prix, ni les décisions d'investissement et d'implantation des entreprises à la suite de la mise en place de la taxe R-PASS.

La présente étude repose sur un mix d'hypothèses, de données et informations : étude de trafic, données de trajets des acteurs, entretiens, données issues de source publiques telles que l'INSEE ou DIANE.

La méthodologie adoptée repose sur une approche top-down à trois niveaux qui consiste à estimer :

- Le coût global de la taxe pour les acteurs alsaciens à l'aide de données de trafic ;
- L'impact sur les prix pour les consommateurs alsaciens à l'aide d'une approche intersectorielle ;
- L'impact sur les entreprises alsaciennes appartenant aux principales filières identifiées en concertation avec les acteurs à l'aide de leurs données fines sur leurs flux de transport.

Chapitre 3. Evaluation globale du montant de taxe porté par le trafic de transit et par l'économie alsacienne, sur la base de données de trafics

I. Introduction

150. Ce chapitre présente une première approche de l'impact de R-PASS qui s'appuie sur les données de trafic issues de l'étude du CEREMA effectuée en 2023 puis mise à jour en 2025 et dont les hypothèses sont présentées dans le chapitre précédent.

151. La première section (titre II) présente les résultats en termes de proportion de trafic affectée en fonction des scénarios, et montre notamment qu'une part significative du trafic est réalisée hors du réseau taxable, que la part du transit est significative, et que le choix d'un scénario 1 de réseau taxé, restreint aux grands axes, est le scénario de taxation le moins impactant sur l'économie locale.

152. La deuxième section (titre III) en tire les conséquences en termes d'appréciation du coût global de la taxe en distinguant les coûts portés par les acteurs du transit, et évalue le plafond de coût global qui serait porté par l'économie alsacienne, ainsi que le poids relatif de ce coût maximal dans le total de l'activité en Alsace.

153. L'évaluation du coût global se fait avec une hypothèse de transport constant : elle ne tient pas compte d'un possible report de trafic entre le réseau taxé et le réseau non taxé, ou encore entre le réseau taxé et le réseau autoroutier allemand s'agissant du trafic de type transit.

II. Une part significative du trafic est réalisée hors du réseau taxable, et le choix d'un scénario 1 de réseau taxé, restreint aux grands axes, est le scénario de taxation le moins impactant sur l'économie locale

154. Le trafic poids lourds sur le réseau alsacien étudié²⁰ est estimé à près 2,3 millions de km par jour ouvré en 2024.

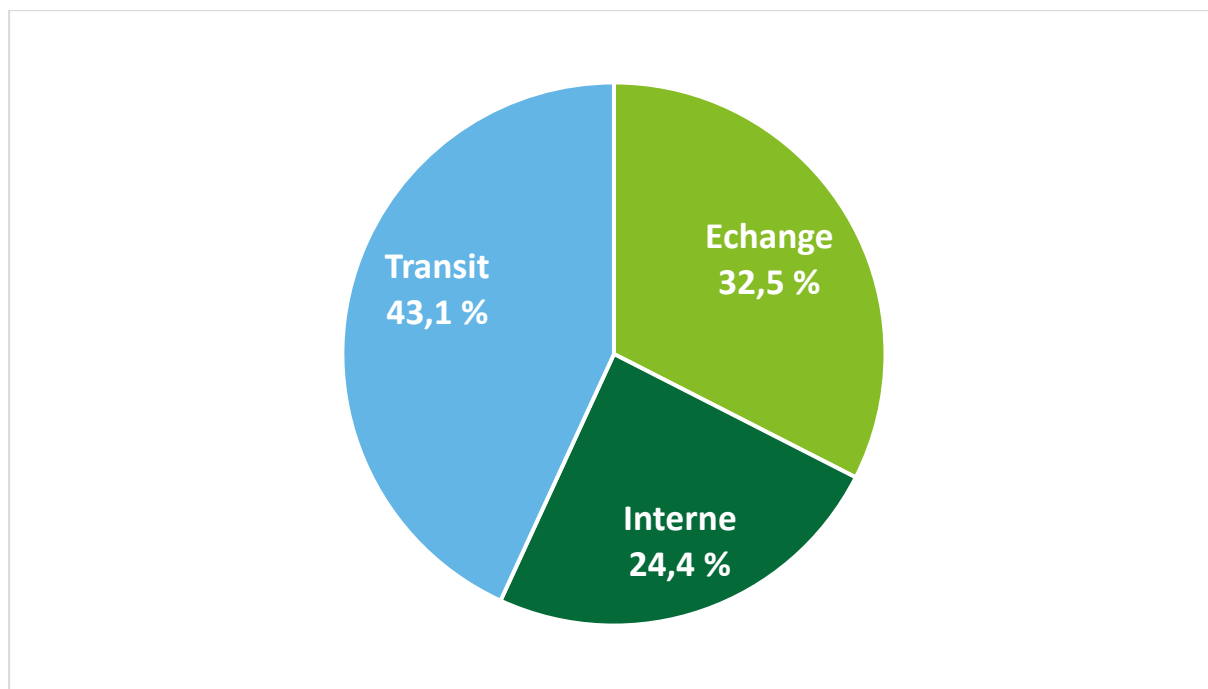
Résultat #1. Le trafic de transit représente plus d'un tiers du trafic de poids lourds (en distances parcourues) sur le réseau alsacien, et plus de la moitié sur certains axes particulièrement exposés

155. L'étude de trafic permet de réaliser une analyse fine sur les principaux axes alsaciens. Le traitement de ces données nous a permis de disposer d'une estimation des distances réalisées en Alsace, au global et selon le type de flux.

156. Parmi le trafic poids-lourds sur l'ensemble des axes alsaciens, 43 % correspondent à du trafic en transit, contre 33 % pour du trafic d'échange et 24 % pour du trafic interne.

²⁰ Pour rappel, le réseau étudié désigne le réseau routier ciblé par l'étude de trafic CEREMA. Les axes concernés sont listés dans le Tableau 7 (Chapitre 2).

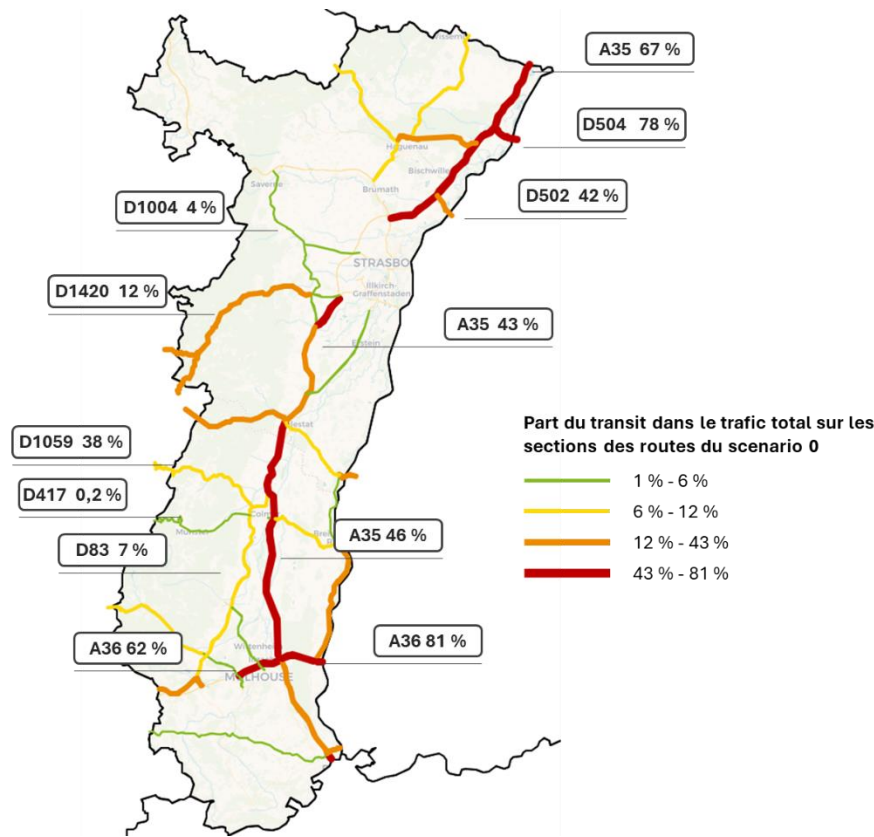
Figure 27. Répartition du trafic routier de marchandises en Alsace par typologie des déplacements (en km parcourus, tous axes du réseau taxable)



Source : Etude de trafic CEREMA, 2025

157. Le transit représente ainsi un peu moins de la moitié du trafic sur les routes alsaciennes, avec une part qui varie selon les axes. En effet, les axes autoroutiers (A35, A36) ont une part de trafic de transit beaucoup plus élevée (respectivement 50 et 67% de trafic de transit). En revanche, les départementales, affichent une part de transit plus faible (15 % en moyenne), bien que très variable selon les routes (allant d'un transit quasi-nul sur la D417 à une part de transit de près 78 % sur la D4/D504).

Figure 28. Part du transit dans le trafic routier de marchandises en Alsace



Résultat #2. Une part significative du trafic se déroule hors du réseau taxable et ne peut de toute façon pas être affectée

158. L'analyse des données de trafic qui ne couvre pourtant pas la totalité des routes alsaciennes, met toutefois en évidence qu'une part significative du trafic s'opère hors du réseau taxable. La part maximale de trafic affecté est de 74 %, ce qui signifie que 26 % des distances parcourues ne sont concernées par aucun des trois scénarios de taxation (il s'agit par exemple des distances parcourues sur l'autoroute A4).

159. Le tableau suivant détaille le pourcentage de distances parcourues sur les routes alsaciennes affectées par la taxe selon le scénario de taxation.

Tableau 8. Part des kilomètres utilisant le réseau taxé sur le trafic total en Alsace²¹, en fonction du scénario de réseau taxé et du type de trafic

	Échange et interne	Transit	Total
Scénario 1	50 %	66 %	57 %

²¹ Sur le périmètre des axes ciblés par l'étude CEREMA (cf. Tableau 7, Chapitre 2).

Scénario 2	65 %	69 %	67 %
Scénario 3	77 %	70 %	74 %

Source : Etude de trafic CEREMA, 2025

160. Ainsi, un peu plus d'un quart des trajets sont réalisés hors réseau taxable et ne seront dans tous les cas pas affectés par la taxe. Cette part monte à 43 % si l'on considère le scénario 1 le plus restrictif en termes de réseau taxé.

161. Il est également important de noter que la part du trafic affectée par la taxe, varie selon le type de trafic considéré.

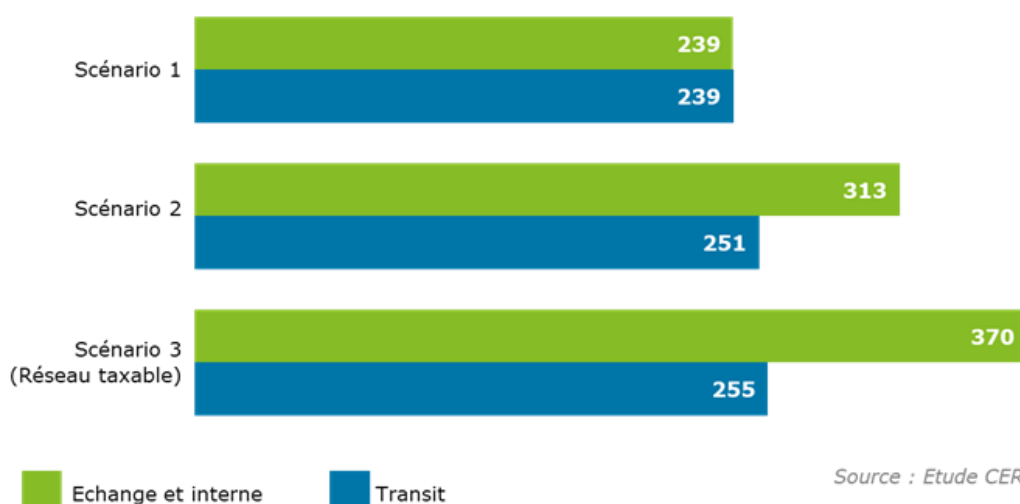
- Par exemple, dans le scénario 1, 50 % du trafic d'échange/interne est affecté par la taxe. Cette part est de 66 % s'agissant du trafic de transit dans le scénario 1.
- Dans le scénario 2, le trafic d'échange/interne affecté par la taxe augmente et est de 65 % (soit une augmentation de 15 points de pourcentage par rapport au scénario 1) alors qu'elle est de 69 % pour le transit (soit une hausse de 3 points par rapport au scénario 1).

162. En termes de comparaison entre scénarios, le choix d'un scénario de réseau taxé de linéaire plus court profiterait davantage aux acteurs locaux : choisir le scénario 1 plutôt que le scénario 3 diminuerait de 27 points la part de trafic d'échange/interne affectée (50 % au lieu de 77 %), contre 4 points pour la part affectée du trafic de transit (66 % contre 70 %).

163. Ainsi, le choix d'un scénario de réseau taxé restreint aux grands axes nord-sud permettrait de limiter l'impact sur les acteurs locaux, tout en ayant un impact similaire sur les acteurs de transit.

164. En termes de distances parcourues, cette baisse représenterait 135 M km.

Figure 29. Distances parcourues selon le scénario, par type de trafic (sur l'année par million de kms)



Source : Etude CEREMA

Source : Etude de trafic CEREMA, 2025

III. Les acteurs du transit paieraient près de 45 sur les 90 millions d'euros, estimés dans le cas d'un scénario restreint aux grands axes et un coût kilométrique de 0,19€/km. Le coût de la taxe pour l'économie locale représenterait alors tout au plus 0,10 % de la valeur ajoutée du territoire alsacien

165. Ces données de trafic permettent d'estimer le nombre total de kilomètres parcourus sur le réseau et donc le montant estimé des recettes de la taxe.

166. Le tableau ci-dessous présente ces estimations sur la base d'une taxe moyenne à 19 centimes d'euros du kilomètre, en distinguant les types de trafics contributeurs.

Tableau 9. Récapitulatif du coût de la taxe R-PASS par type de trafic et par scénario avec un coût kilométrique de 0,19€/km, en M€/an

	Interne	Échange	Transit	Total
Scénario 1	20,6	24,9	45,5	90,9
Scénario 2	27,0	32,6	47,7	107,2
Scénario 3	33,5	36,8	48,4	118,7

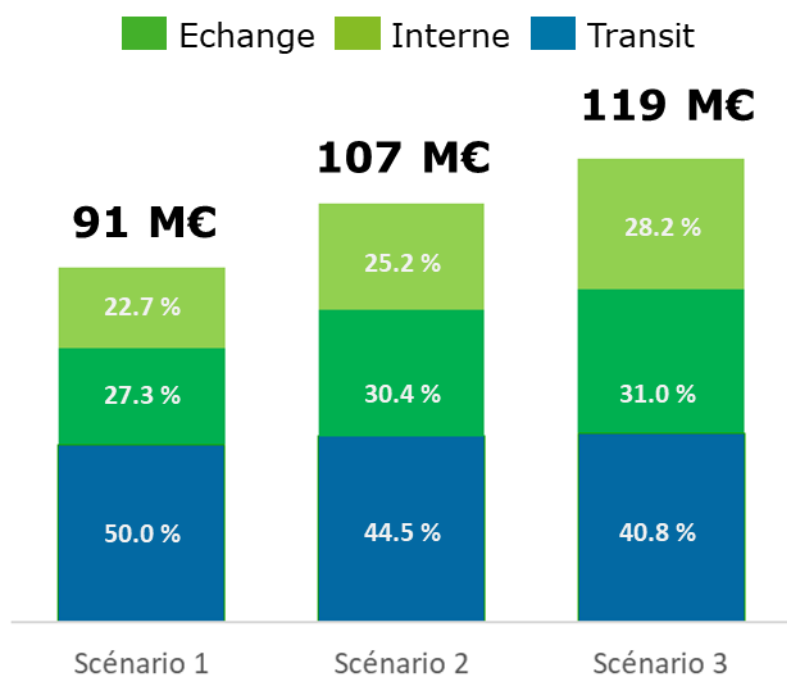
Source : Etude de trafic CEREMA, Calculs Deloitte Finance

167. Le coût total de la taxe peut ainsi être estimé au maximum à **118,7M€ par an**, dans l'hypothèse d'une taxe à 0,19 €/km et d'un réseau taxé correspondant à l'intégralité du réseau taxable.

168. Dans un scénario limité aux principaux axes nord-sud (scénario 1), le montant total de la taxe perçu, à comportement constant, serait de **90,9 M€**.

169. Conformément à l'objectif de la taxe de peser sur les choix des acteurs du transit, ou a minima de les faire contribuer à l'entretien du réseau, les acteurs du transit paieraient une part significative de ce montant. Dans le scénario 1, qui se concentre sur les axes les plus empruntés par les acteurs du transit, 50 % de la taxe (45,5 M€ sur les 90,9 M€) seraient ainsi payés par le trafic de transit.

Figure 30. Répartition du coût de la taxe R-PASS par type de trafic et scénario de taxation avec un coût kilométrique de 0,19 €/km



Source : Etude de trafic CEREMA, Calculs Deloitte Finance. *Hors exonérations, hors fraudes, hors frais fixes de l'opérateur R-PASS

170. Le coût pesant sur l'économie alsacienne, au travers du trafic interne et d'échange, serait compris entre 45 et 70 M€ par an selon les scénarios. L'impact serait réduit et compris entre 33 et 52 M€/an selon les scénarios, dans l'hypothèse où 50% des impacts sur le trafic d'échange ne seraient pas considérés comme des impacts sur l'économie locale.

171. Ce montant est susceptible d'affecter les entreprises et les consommateurs situés en Alsace. Cela ne concerne toutefois pas uniquement les entreprises alsaciennes, puisque le trafic d'échange entrant, réalisé par des entreprises situées hors d'Alsace, est inclus dans le calcul du montant.

172. Toutefois, dans une vision maximaliste de l'impact, ce montant peut être apprécié en le ramenant à l'activité totale des entreprises alsaciennes, en faisant l'hypothèse pessimiste que tous les impacts seraient *in fine* transférés aux acteurs alsaciens.

173. Le montant de 70 M€ supporté par l'économie alsacienne dans le scénario 3 représente un maximum de 0,10 % de la valeur ajoutée des entreprises alsaciennes. Cette proportion tombe à 0,07 % si le scénario 1 était retenu.

174. Rappelons qu'il s'agit là d'une estimation prudente, où l'ensemble des coûts imputables au trafic d'échange porterait sur les acteurs alsaciens d'une part, et où aucun coût ne serait répercuté par les entreprises sur les consommateurs.

175. Les trajets effectués par les acteurs sur les axes qui seraient soumis à la taxe incluent des trajets à vide qui seront également taxés. Selon l'enquête TRM portant sur le pavillon français²², les trajets à

²² 90 % du trafic interne français est fait par du pavillon français.

vide internes représentent 17,7 % du trafic total. Ce chiffre est stable entre 2021 et 2023, comme le montre le tableau ci-dessous.

Tableau 10. Taux de trajets à vide internes sous pavillon français

Enquête TRM	2021	2022	2023
Trafic non-chargé / Trafic total (M v/km)	17,8 %	17,5 %	17,7 %

Source : Enquête TRM 2021, 2022 et 2023

176. Ainsi, avec un taux de trajets à vide de 17,7 % sur le trafic interne, les montants payés par les trajets à vide dans le trafic interne et d'échange pourraient varier entre 8 M€ et 12 M€ en fonction du scénario.

Tableau 11. Montant de la taxe supporté par les trajets à vide, M€/an (avec un taux de 0,19 €/km)

	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3
Montant supporté par le trafic interne et d'échange	45,4	60,0	71,3
<i>dont trajets à vide</i>	8,2	10,7	12,4

Source : Etude de trafic CEREMA, Enquête TRM, Calculs Deloitte Finance. *Hors exonérations, hors fraudes, hors frais fixes de l'opérateur R-PASS

177. La section suivante présente une approche d'estimation globale d'impact de la taxe plutôt centrée sur les consommateurs, et visant à distinguer les impacts en termes de coûts et de prix par secteur.

Synthèse – Chapitre 3

Le chapitre a présenté une première approche du coût global de la taxe R-PASS sur l'économie alsacienne, à l'aide des données de trafic issues de l'étude de trafic du CEREMA.

Cette étude a confirmé la part importante du trafic de type transit sur les routes alsaciennes : sur 2,3 millions de km/jour parcouru sur l'ensemble du réseau taxable, plus de 40 % du trafic est de type transit. Cette part monte à plus de 50 % des km/jour sur les principaux axes du réseau taxable. Sur ces flux de transit, la mise en place de la taxe touchera des acteurs extérieurs à l'Alsace, et constituera un gain net de ressource pour l'économie alsacienne.

L'étude démontre également qu'une part importante du trafic est réalisée en dehors du réseau taxable : 26 % des distances parcourues ne sont concernées par aucun des trois scénarios de taxation.

Les résultats permettent de conclure que le choix d'un scénario 1 de réseau taxé, restreint aux grands axes nord-sud, réduirait significativement l'impact sur les acteurs locaux (avec une baisse de près de 25 M€ alors que le coût pour les acteurs du transit serait quasiment inchangé (48 M€ vs. 46 M€), conduisant ainsi à une baisse significative de la part reposant sur les acteurs locaux (de 59 % à 50 %)

Lorsque l'intégralité du réseau taxable est concernée par la taxe (scénario 3), et avec une hypothèse de coût kilométrique de 0,19€/km, l'impact peut être estimé au maximum à 119 M€ par an supportés à 41 % par le trafic de type transit. Dans une telle situation, le coût pesant sur l'économie alsacienne, au travers du trafic interne et d'échange, serait égal à 70 M€ par an.

Concernant le scénario 1 préservant au mieux l'économie locale, le coût total de la taxe R-PASS serait de 91 M€, dont 50 % seraient supportés par les flux de transit. Les acteurs locaux contribueraient à ce coût à hauteur de 45 M€ (soit 0,07 % de la valeur ajoutée alsacienne) et **cet impact serait réduit à 33 M€ par an dans l'hypothèse où 50% des impacts sur le trafic d'échange ne seraient pas considérés comme des impacts sur l'économie locale.**

Chapitre 4. Evaluation du risque de hausse de prix par secteur et *in fine* de l'impact sur les consommateurs, à partir d'une modélisation des relations intersectorielles

I. Introduction

178. L'objectif de cette section est de quantifier les conséquences économiques de la mise en place de R-PASS sur les prix des entreprises et *in fine* sur les consommateurs alsaciens. Les conséquences économiques de cette politique publique sur les producteurs comme sur les consommateurs doivent être mesurées afin d'apprécier et de quantifier le poids fiscal²³ définitif de la mesure sur chaque secteur macroéconomique et l'impact qui en découle en bout de chaîne sur les consommateurs (via le commerce de gros et de détail). En d'autres termes, cela revient à analyser les impacts en termes de coûts et de prix sur l'ensemble des marchés en réponse à l'introduction d'une taxe dans le secteur des transports. Un focus sur certaines filières sera réalisé dans le Chapitre 5.

179. A cette fin, la méthodologie utilisée est celle de la modélisation « *input-output* » (IO ci-après) qui permet de tenir compte des interactions et des effets de réseaux qui existent entre les principaux acteurs (firmes et ménages) constituant l'économie.

180. Après avoir présenté les données et méthodologies utilisées (Cf. Section II), ce chapitre présente les résultats quant à l'impact sur les consommateurs en distinguant les deux étapes de l'analyse :

- Etape 1 (Cf. Section III) : mesure de l'exposition des différents secteurs à un surcoût de transport, à la fois de manière directe via leurs achats de transport et de manière indirecte au travers des coûts de transport incorporés aux fournitures qu'ils achètent.
- Etape 2 (Cf. Section IV) : estimation des hausses de prix qui pourraient découler de la mise en place de R-PASS et mesure de l'impact cumulatif sur un consommateur alsacien, relativement à son panier d'achat moyen

II. Présentation de la méthode

A. Données d'entrées

181. La présente étude repose sur les **tableaux entrées-sorties** (TES) de la comptabilité nationale française. Produits par les instituts statistiques nationaux, les TES cartographient de manière exhaustive l'ensemble des relations entre secteurs de l'économie ainsi qu'entre ces derniers et les ménages. Ils permettent de retracer les échanges tout au long des chaînes de valeur en décrivant

²³ Selon ce principe économique, la fiscalité ne s'applique pas nécessairement à l'acteur économique supposé être « juridiquement » taxé. En effet, l'incidence réelle d'un impôt dépend de la capacité de l'acteur taxé à supporter la taxe ou à la reporter sur des tiers.

explicitement les consommations intermédiaires des entreprises (par exemple les produits agricoles achetés par une entreprise d'agro-alimentaire) et les consommations finales des ménages

182. Des TES reflétant l'économie française avec différents niveaux de granularité sectorielle sont régulièrement publiés par l'INSEE. Nous retenons le niveau de granularité **le plus fin (138 secteurs)**, permettant de cibler précisément le **transport de fret** et ses interactions avec le reste de l'économie, mais aussi de disposer d'une appréciation fine de l'importance relative du transport pour les différents secteurs.

183. L'INSEE ne fournit pas de TES spécifique à l'Alsace permettant de rendre compte des flux de commerce avec les autres régions. Par conséquent, les données nationales sont utilisées en faisant l'hypothèse que la **structure de production** d'une entreprise du territoire alsacien est en moyenne **similaire** à celle observée en France.

184. Il est aussi à noter que ces données n'intègrent que les achats de transport auprès d'entreprises spécialisées externes : le transport pour compte propre n'est pas inclus.

185. Certaines entreprises ne font pas appel à des prestataires extérieurs mais réalisent des services de transport pour compte propre. Ces firmes seront affectées par la taxe sans recourir à une entreprise du secteur du transport de fret. Afin de ne pas sous-estimer cet effet, il convient de le corriger. Nous corrigeons le TES en amont des calculs en renchérissant les consommations intermédiaires de transport, sur la base d'une part du trafic en compte propre estimée à 24 %²⁴ dans la dernière étude TRM. Il est ainsi possible d'obtenir des résultats extrapolés prenant en compte l'impact du transport en compte propre.

B. Ces données permettent de modéliser des chocs de production ou de prix, et leurs répercussions tout au long des chaînes de valeur

186. Les données issues des TES permettent tout d'abord de connaître pour chaque secteur l'importance relative de ses achats auprès d'autres secteurs.

187. En rapportant la consommation de chaque bien intermédiaire à la totalité de la production, il est possible de caractériser la production d'un secteur à l'aide de **coefficients techniques**, qui représentent, pour chaque secteur, le niveau de production qui est associé à chacun des autres secteurs en tant que fournisseur de ce secteur.

188. Supposons que pour produire 100 millions d'euros de voitures, un constructeur ait besoin d'acheter des pneumatiques pour 15 millions d'euros, de l'acier pour 10 millions d'euros, de la peinture pour 5 millions d'euros, des moteurs pour 20 millions d'euros, de l'électronique pour 10 millions et d'autres composants pour 25 millions d'euros.

189. Alors, la production d'un euro de voiture se compose de 0,15 euro de pneumatiques, 0,1 euro d'acier, 0,05 euro de peinture, 0,2 euro de moteurs, 0,1 euro d'électronique et 0,2 euro d'autres composants, le reste représente la part de la valeur ajoutée dans la production et sert à rémunérer les facteurs de production (capital et travail). Ces coefficients, appelés coefficients techniques représentent la fonction de production du secteur.

²⁴ Cette hypothèse de 24 % de transport pour compte propre est très prudente. Elle correspond en effet à du petit transport, notamment agricole ou sur de petites portions. Il est donc vraisemblable que cette part soit surestimée sur les axes taxés.

190. Ces mêmes données peuvent ensuite permettre de modéliser des chocs de coûts ou de prix. En particulier, le modèle input-output initialement développé par Wassily Leontief, lauréat du Nobel d'économie en 1973²⁵, permet de décomposer la conséquence d'un « **choc** » et sa **propagation** au sein d'une économie entre **effets directs** et **effets indirects**.

191. Les coefficients techniques sont utilisés pour caractériser l'effet direct d'un choc sur un secteur donné, c'est-à-dire l'impact qu'aura pour le secteur 2 une augmentation de la production ou du prix du secteur 1.

192. Pour faire face à ce choc, les producteurs du secteur 2 (qui sont les fournisseurs de rang 1) vont eux-mêmes augmenter leur demande ou leurs prix auprès de leurs fournisseurs (fournisseurs de rang 2 du secteur initialement choqué) et ainsi de suite. Cet effet d'entraînement représente l'effet indirect.

193. Ces modélisations à partir des TES permettent ainsi de capter l'ensemble des effets de répercussion, dans tous les secteurs et jusqu'aux consommateurs finaux, d'un choc positif ou négatif intervenant sur un secteur donné.

194. Cette modélisation est traditionnellement utilisée pour simuler l'impact d'un choc sur la production d'un secteur et donc sur sa demande auprès des autres secteurs. Mais elle peut aussi permettre de mesurer l'impact d'un choc de prix dans un secteur donné, comme le présente par exemple l'INSEE²⁶ :

« Tous les producteurs vont réagir à la variation de prix en répercutant totalement ou partiellement la hausse en valeur nominale du coût de ses achats (en cas de répercussions intégrale, on travaille donc à valeur ajoutée constante). Les répercussions ne sont pas homogènes, car la propagation de la hausse de prix dépend dans chaque branche du comportement des entreprises. La modélisation s'appuie donc sur des hypothèses de transmission des prix spécifiques à chaque branche ».

195. Nous proposons ainsi d'utiliser cette modélisation pour évaluer les conséquences combinées d'une hausse du coût du transport sur l'ensemble des secteurs et in fine sur le consommateur. L'impact d'une hausse des coûts de transport peut être décomposé en deux types d'effets :

- L'effet direct qui correspond à la hausse de prix liée à la hausse du coût du transport acheté par un secteur.
- L'effet indirect qui est associé aux hausses des coûts de transport sur l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement du secteur, qui lui sont totalement ou partiellement répercutées par ses fournisseurs.

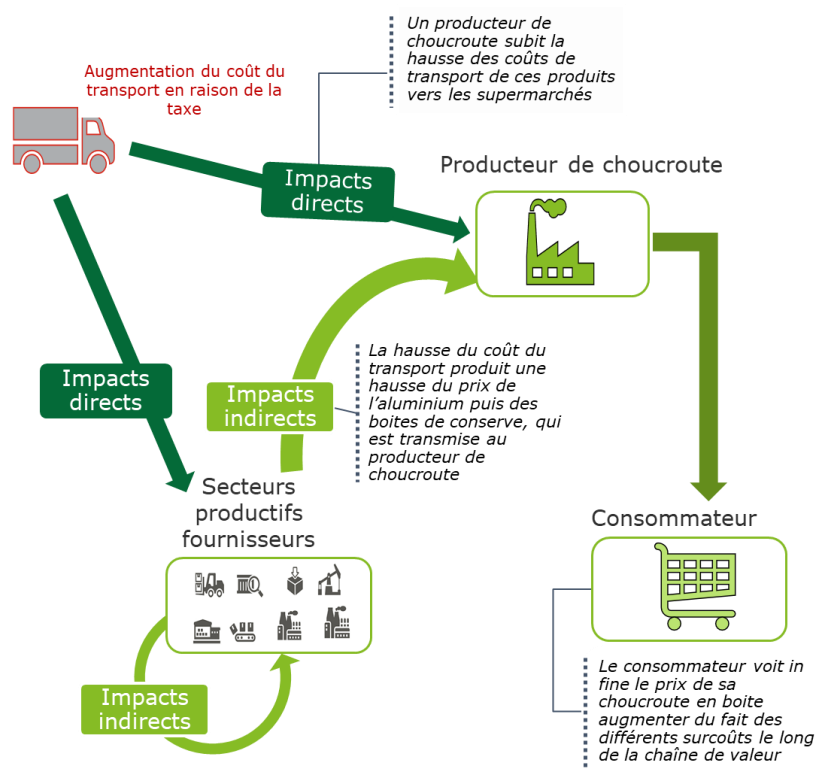
196. La somme des effets directs et indirects correspond à la hausse de coût de revient d'un secteur donné, qu'on peut exprimer en pourcentage de son chiffre d'affaires, si l'on veut exprimer ce surcoût en rapport avec son prix de vente. Cette hausse du coût de revient va se répercuter en hausse de prix des différents secteurs, jusqu'aux consommateurs finaux que sont les ménages, en bout de chaîne.

²⁵ L'utilisation du terme « prix Nobel d'économie » est un abus de langage dont le véritable nom est « Prix de la Banque de Suède en sciences économiques en mémoire d'Alfred Nobel ».

²⁶ [Bourgeois et Briand, Le modèle Avionic : la modélisation input/output des comptes nationaux. Direction des Études et Synthèses Économiques, INSEE 2019.](#)

197. Les conséquences de l'introduction d'une taxe dans le secteur des transports et les effets d'entraînement directs et indirects sont illustrés dans la figure ci-dessous Figure 31.

Figure 31. Schéma illustratif des conséquences directes et indirectes en termes de prix de l'introduction d'une taxe sur le secteur des transports en Alsace



Source : Illustration Deloitte Finance

198. Les sections suivantes présentent donc, à partir des TES et d’une modélisation de type input-output, l’impact de R-PASS sur un consommateur alsacien moyen, en mesurant successivement l’importance relative d’un surcoût de transport selon les secteurs, les simulations de hausse de prix qui en découlent, et in fine l’application de ces hausses de prix à un panier moyen pour en déduire l’impact cumulatif de R-PASS sur le pouvoir d’achat des consommateurs alsaciens, en fonction du comportement de répercussion des entreprises.

Synthèse – Chapitre 4.II

La deuxième approche mise en œuvre dans le cadre de l'étude d'impact consiste à se focaliser sur le risque de hausse de prix pour les consommateurs.

Pour ce faire, nous utilisons les tableaux entrées-sorties (TES) de la comptabilité nationale qui cartographient de manière exhaustive l'ensemble des relations entre les secteurs de l'économie ainsi qu'entre ces derniers et les ménages, et permettent de retracer les échanges tout au long des chaînes de valeur en décrivant explicitement les consommations intermédiaires des entreprises.

Ces tables permettent de modéliser des chocs de production ou de prix, et leurs répercussions tout au long des chaînes de valeur grâce à une modélisation de type input-output, et de capter les impacts potentiels de la taxe le long de ces chaînes de valeur.

III. Etape 1 : exposition à la taxe des secteurs en fonction de leur consommation respective de transport

199. Cette section vise à quantifier la consommation de transport par les autres secteurs de l'économie afin d'identifier les secteurs les plus consommateurs de transport, et donc ceux qui seraient les plus touchés **directement** et **indirectement** par l'introduction de la taxe.

200. L'analyse se focalise dans un premier temps sur l'**exposition directe** avant de s'intéresser à l'**exposition indirecte**.

A. Les secteurs économiques consommant directement le plus de prestations de transport (exposition directe)

201. Les secteurs macroéconomiques étudiés dans cette partie sont ceux issus des tables entrées-sorties de l'INSEE à 138 secteurs d'activité. Ces secteurs sont présentés dans l'annexe 3 du Rapport.

202. Le tableau ci-après résume l'ensemble des statistiques descriptives concernant le poids du secteur des transports dans les consommations intermédiaires totales, c'est-à-dire dans tous les achats de biens et services utilisés pour la production (à l'exception de la masse salariale)²⁷, et dans le chiffre d'affaires. La Figure 32²⁸ représente les dix secteurs les plus consommateurs de services de transport de fret (hors secteur du transport de fret).

Tableau 12. Statistiques descriptives des effets directs du secteur des services de transport de fret des 138 secteurs en France en 2019

	Part des services de transport dans le total des consommations intermédiaires (%)	Part des services de transport dans le chiffre d'affaires (%)
Moyenne	2 %	1,1 %
Médiane	1,3 %	0,7 %
Minimum	0 % ²⁸	0 %
Maximum	55 % ²⁹	29 % ³⁰

Source : INSEE, Calculs : Deloitte Finance

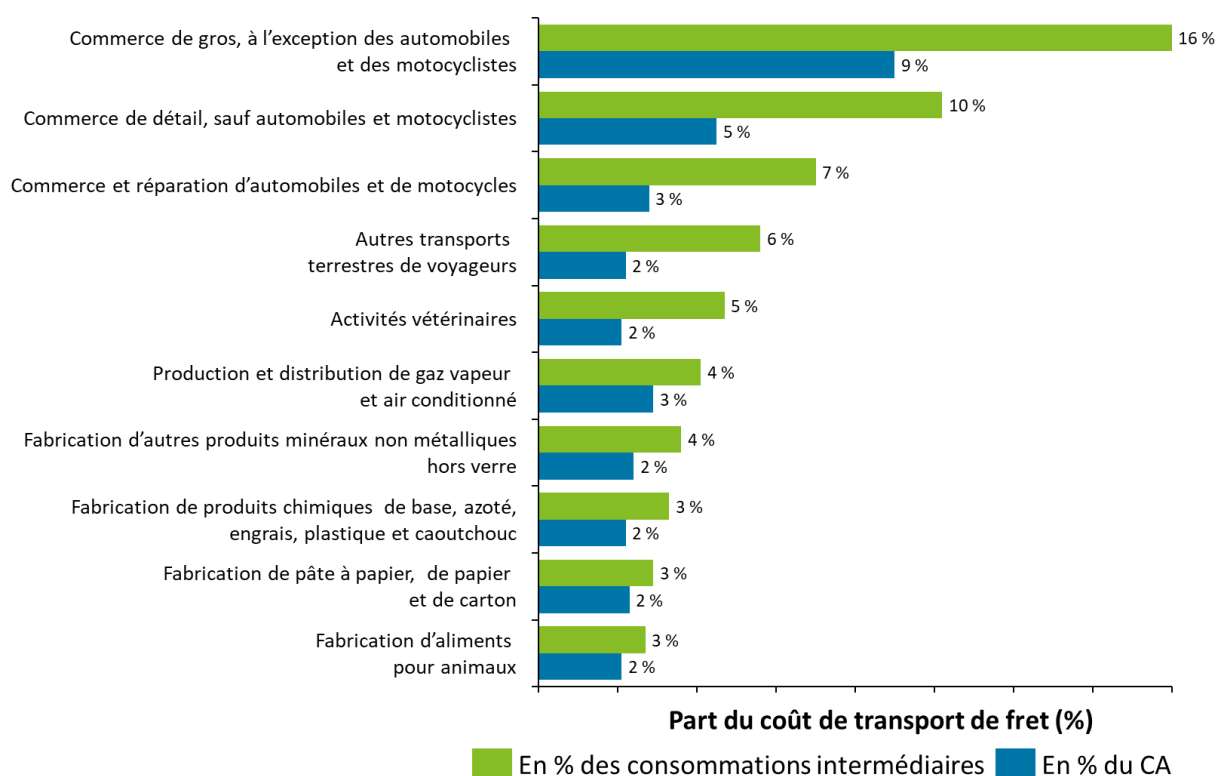
²⁷ Les consommations intermédiaires désignent l'ensemble des « biens et services qui sont transformés ou entièrement consommés au cours du processus de production » (INSEE). Ces consommations intermédiaires incluent les services de transport intervenant dans le processus de production. Par exemple, pour un boulanger, les achats de farine de blé et le transport de la farine jusqu'à la boulangerie ainsi que l'eau et l'électricité permettant de produire une baguette de pain font partie de ses consommations intermédiaires. La valeur ajoutée sert à rémunérer la masse salariale, à financer les investissements, et à rémunérer les actionnaires.

²⁸ 4 secteurs n'ont aucune consommation de service de fret (extraction de houille et de lignite – B05Z, extraction d'hydrocarbures – B06Z, services de soutien aux industries extractives – B09Z ; et la promotion immobilière – F41A)

²⁹ Le maximum correspond au secteur du transport de fret lui-même

³⁰ Le maximum correspond au secteur du transport de fret lui-même

Figure 32. Secteurs pour lesquels le poids des services de fret est le plus important dans les consommations intermédiaires totales (hors secteur du transport de fret) et dans le chiffre d'affaires



Source : Données : INSEE ; Calculs : Deloitte Finance

203. En moyenne, **les services de transport de fret représentent 2 % des consommations intermédiaires** totales (1,6 % si on ne tient pas compte du transport pour compte propre) et **1,1 % du chiffre d'affaires** (1 % sans tenir compte du transport pour compte propre).

204. Le secteur ayant recours le plus intensément aux services de transport est le secteur du transport lui-même. 55 % de ses achats, représentant 29 % des revenus, sont consacrés à l'achat de transport, ce qui s'explique par la sous-traitance importante au sein du secteur.

205. Si l'on exclut ce cas spécifique, le secteur le plus exposé (proportionnellement) au transport routier est le commerce de gros³¹, pour qui les services de fret représentent 16 % de ses consommations intermédiaires. Viennent ensuite le commerce de détail pour 10 % et le commerce et réparation d'automobiles et motocycles.

206. Exprimés en pourcentage du chiffre d'affaires (et non plus des consommations intermédiaires), les secteurs les plus exposés sont le commerce de gros (hors automobile et motorcycle), le commerce de détail et la distribution de gaz, de vapeur et d'air conditionné.

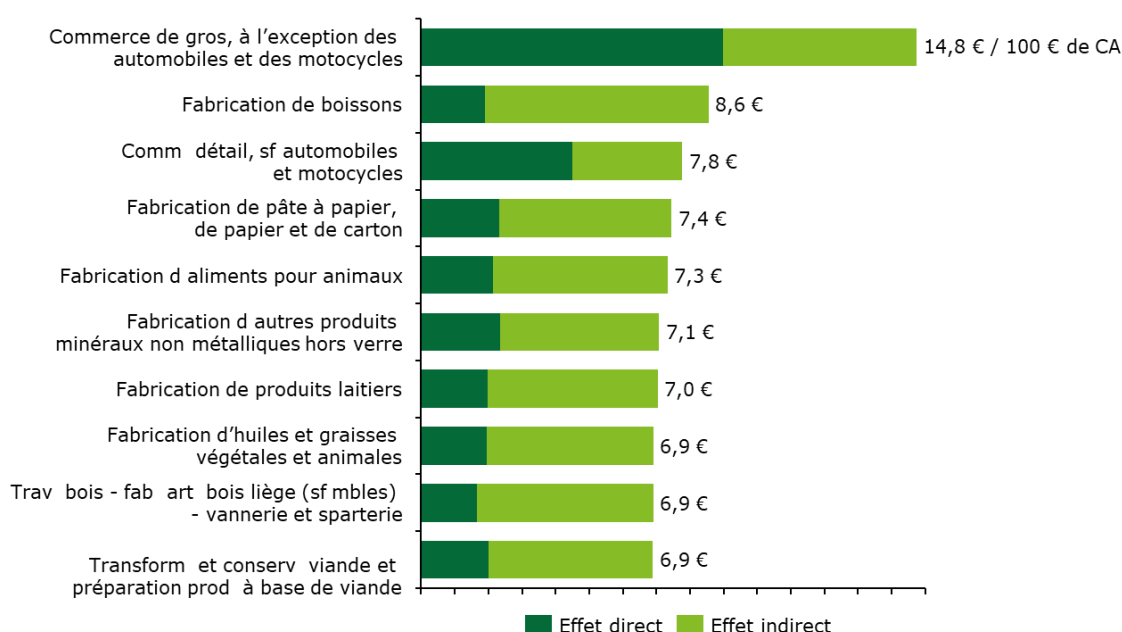
³¹ Hors automobiles et moto.

B. Les secteurs économiques consommant au total le plus de prestations de transport (exposition directe et indirecte)

207. Si certains secteurs seront surtout touchés par une taxe via l'achat direct de transport, d'autres secteurs peuvent être **indirectement** pénalisés du fait d'un poids important de la consommation du transport par leurs fournisseurs.

208. Cette relation d'interdépendance est révélée par les coefficients multiplicateurs – ou effets d'entraînement – obtenus par la matrice de Leontief, qui permettent de mesurer l'exposition d'un secteur à celui du transport sur l'ensemble de sa chaîne d'approvisionnement. La Figure 33Figure 33Figure ci-après présente le niveau d'exposition total (direct et indirect) des dix secteurs les plus exposés.

Figure 33. Exposition totale (directe et indirecte) des dix secteurs les plus exposés au transport, sous la forme du niveau de leurs coefficients multiplicateurs (i.e. le montant d'activités de transport généré tout le long de la chaîne de valeur pour 100 € de production du secteur en question)



Source : Données : INSEE ; Calculs : Deloitte Finance

209. Bien que l'on retrouve plusieurs des secteurs déjà identifiés comme directement exposés grâce à la Figure 32 (commerce de gros et commerce de détail), la prise en compte des achats indirects de transport met en lumière l'exposition importante d'autres secteurs économiques (Fabrication de boissons, Fabrication d'huiles et graisses végétales et animales, Travail du bois ou encore la Fabrication de produits laitiers ainsi que la Transformation de produits à base de viande).

210. Par exemple, le secteur de la fabrication de boissons génère tout au long de chaîne de valeur 8,6 € de frais de transport pour 100 euros de chiffres d'affaires, avec près de 80 % de cette dépendance totale qui provient d'effets indirects, c'est-à-dire de transport consommé par ses fournisseurs.

211. L'importance de cette dépendance indirecte est très marquée pour tous les secteurs de l'industrie agro-alimentaire, ou encore pour ceux de la filière bois.

Synthèse – Chapitre 4.III

Les consommations de transport des secteurs économiques peuvent être exprimées à la fois au niveau direct et indirect, à l'aide des tables entrées-sorties.

Sur la base de ces données, le secteur ayant recours le plus intensément aux services de transport est le secteur du transport lui-même qui consacre 55 % de ses achats intermédiaires au transport. Derrière le secteur du transport, les deux secteurs les plus exposés de façon directe au transport routier sont le commerce de gros pour qui les services de fret représentent 16 % de ses consommations intermédiaires, et le commerce de détail, i.e., 10 % des consommations intermédiaires. Ces secteurs seront donc particulièrement exposés à la taxe en raison de leur exposition directe au transport routier.

En plus de ces secteurs, d'autres secteurs, qui sont indirectement exposés au transport routier, seront également exposés à la taxe. Il s'agit principalement de la « fabrication de boissons », la « fabrication d'huiles et graisses végétales et animales », le « travail du bois », la « fabrication de produits laitiers » ainsi que la « transformation de produits à base de viandes ».

IV. Etape 2 : Appréciation des risques de hausse de prix

A. Présentation des hypothèses retenues pour apprécier le risque de hausse de prix par secteur

212. La **modélisation de la variation de prix** par une approche Input-Output (IO ci-après) peut être utilisée pour évaluer les effets potentiels d'une hausse du prix du transport sur les entreprises alsaciennes et *in fine* les consommateurs.

213. Il faut pour cela déterminer la hausse de prix qui interviendra dans le secteur subissant le choc, en l'occurrence ici celui du transport, puis la part des flux de transport qui seront effectivement affectés, pour estimer le surcoût que subira chaque secteur, ainsi que la façon dont il le répercutera.

214. Plusieurs paramètres ont donc dû être déterminés pour aboutir à l'estimation des hausses de prix par secteur

i. Hypothèse 1 : le prix moyen du transport poids lourds et le pourcentage d'augmentation que représente la taxe

La première hypothèse consiste à fixer le coût du transport au km afin d'estimer la variation en pourcentage du prix du transport de fret suite à l'introduction de la taxe sur le réseau routier alsacien. Le coût au kilomètre pour une configuration standard³² est estimé par le simulateur du CNR à 1,52 € du kilomètre. Si l'on retient une hypothèse de taxe kilométrique de 19 centimes, cela revient à considérer que R-PASS aurait pour conséquence une augmentation de 12,5 % du prix du transport.

³² La configuration standard est celle qui est indiquée dans le simulateur du CNR ([Simulateur de coût de revient téléchargeable | COMITE NATIONAL ROUTIER \(cnr.fr\)](https://www.cnr.fr/simulateur)), version 2023.

ii. Hypothèse 2 : la part de la production réalisée localement, qui sert à déterminer quelle est la part des produits qui sont concernés sur l'ensemble de leur chaîne de valeur (versus ceux qui ne sont concernés que par l'acheminement du produit fini)

Pour apprécier la façon dont les prix d'un produit varieront suite à la taxe, il est nécessaire d'estimer la part des biens produits localement parmi les biens consommés par un consommateur alsacien. L'impact d'une hausse du coût du transport en Alsace sera en effet plus fort pour les biens produits localement :

- Si un bien est produit (intégralement) en Alsace, celui-ci pourra voir son coût de revient affecté par la hausse du coût du transport à chaque étape de la chaîne de valeur (effets indirects), ce qui revient à prendre en compte les effets directs et indirects de la taxe pour l'ensemble des secteurs.
- Si un bien final acheté par un consommateur alsacien est produit dans un autre territoire, seul le transport du bien final vers les points de vente alsaciens sera taxé. Le bien en question a en effet été produit, transformé et déplacé en dehors d'Alsace, avant d'être transporté, via des routes taxées, vers les opérateurs alsaciens du commerce de gros ou de détail pour la vente finale. Cela revient donc, pour ces biens finaux produits ailleurs qu'en Alsace, à retenir un choc de hausse du coût du transport limité à ses effets directs sur les secteurs du commerce de gros et de détail. Pour ces biens finaux produits hors d'Alsace, la hausse des coûts de transport n'est donc prise en compte que via son effet direct sur les secteurs du commerce de gros et de détail.

Pour déterminer la proportion de production locale, nous nous appuyons sur la part d'approvisionnement des grandes surfaces alimentaires en biens locaux que nous avons rencontrés, qui s'élève en moyenne à 40 %. Cela revient à dire que des biens sont considérés comme entièrement produits localement si leur dernière étape de transformation s'est déroulée en Alsace. Il est probable cependant qu'en amont, une ou plusieurs étapes de la chaîne de valeur se soit déroulées hors d'Alsace (par exemple, un fournisseur de bœufs de produits alimentaires préparés en Alsace a pu utiliser du verre ou de l'acier en provenance d'autres régions). Nous faisons cependant l'hypothèse haute que toute la chaîne de valeur de ces biens se situe en Alsace, et donc que 40 % de la production est réalisée localement.

iii. Hypothèse 3 : la part du transport réalisée sur le réseau taxé, qui sert à déterminer si la hausse de prix est totale ou seulement partielle

La taxe ne touchant qu'une partie du réseau, la hausse du coût de transport de 12,5 % doit être pondérée par la part du transport réalisé sur le réseau taxé pour calculer l'impact réel de cette hausse sur l'économie alsacienne. Cette part du transport réalisée sur le réseau taxé dépend de deux paramètres :

iv. Hypothèse 3a : 40 % des distances parcourues dans le cadre de trafic d'échange est réalisé en Alsace.

Dans le cas de biens provenant hors d'Alsace, seule une partie du trajet est réalisée sur le territoire alsacien. Sur la base de l'ensemble des flux d'échange renseignés par les acteurs nous ayant transmis des données de transport détaillées, nous estimons cette part à 40 %.

v. Hypothèse 3b : le réseau taxable ne couvre pas l'ensemble des routes alsaciennes. Il convient donc de limiter la hausse à la proportion du réseau concerné par la taxe. Les rencontres avec

les acteurs nous ont permis d'estimer cette part dans chacun des trois scénarios de taxation (1 à 3). Ainsi, dans le cadre du scénario 1, nous estimons que 48 % des trajets effectués en Alsace sont fait sur le réseau taxé. Dans le scénario 2, cette part augmente à 54% et dans le dernier scénario (scénario 3 correspondant à l'ensemble du réseau taxable), la part du réseau taxé atteint 61%.

vi. **Hypothèse 4 : Les taux de répercussion des surcoûts dans les prix permettent d'estimer dans quelle mesure une hausse des coûts se traduit par une augmentation des prix.** Deux scénarios sont envisagés à ce titre, dont l'un repose sur une répercussion intégrale, représentant le cas le plus défavorable pour les consommateurs. La capacité des entreprises à répercuter ces surcoûts varie selon leur pouvoir de marché, qui diffère d'un secteur économique à l'autre. En conséquence, deux hypothèses ont été testées pour prendre en compte cette hétérogénéité.

- Le scénario principal s'appuie sur les coefficients de transmission de prix estimés pour chaque secteur par l'INSEE ;
- Un scénario alternatif consiste à appliquer un taux de répercussion de 100 % à l'ensemble des secteurs. Ce scénario extrême revient à considérer que l'intégralité des hausses de prix serait supportée par les consommateurs, et donc qu'aucun surcoût ne serait supporté par les entreprises.

215. Le tableau ci-dessous résume les hypothèses 1, 2, 3a, 3b et 4 qui s'appliquent en fonction du secteur et de l'origine du produit avant sa consommation finale par un ménage alsacien.

Tableau 13. Application des hypothèses 1, 2, 3 et 4 en fonction du secteur et du lieu de production

Secteurs	Tous sauf commerce de gros et détail (sur les 40 % produits en Alsace)		Commerce de gros et commerce de détail	
	Hyp 2 : part de production locale (=40 %) ³³	Hyp 2 : part de production extérieure ³⁴ (=60 %)	Hyp 2 : part de production locale (=40 %) ³⁵	Hyp 2 : part de production extérieure (=60 %)
Hypothèse 1 : Variation du prix du transport sur réseau taxé (hypothèse d'un taux kilométrique de la taxe de 0,19 €)			+ 12,5 %	
Hypothèse 3a : Correction par la part du transport réalisé en Alsace	100 %	-	100 %	40 %
Hypothèse 3b : Correction par la part du transport empruntant le réseau taxé en Alsace			Scénario 1 : 48 % Scénario 2 : 54 % Scénario 3 : 61 %	

³³ Correspond à l'hypothèse 2.

³⁴ Dans ce cas de figure, les entreprises situées en dehors de l'Alsace et n'appartenant ni au secteur du transport de fret, ni aux secteurs du commerce de gros ou de détail ne sont pas soumises directement à la taxe. Elles ne subissent pas la taxe et ne pratiquent aucune hausse de prix.

³⁵ Correspond à l'hypothèse 2.

Hypothèse 4 : Correction par le coefficient de répercussion ³⁶	Cas extrême pour les consommateurs : 100 % Scénario réaliste : selon secteurs	-	Cas extrême pour les consommateurs : 100 % Scénario réaliste : 88 %	Cas extrême pour les consommateurs : 100 % Scénario réaliste : 88 %
---	--	---	--	--

Source : INSEE, Données CEREMA, Deloitte Finance

216. Sur la base des hypothèses mentionnées, et de la modélisation input-output qui mesure l'ensemble des effets de ruissellement, il est possible d'estimer la hausse du prix de chacun des secteurs. Celle-ci correspond à la hausse combinée des surcoûts de transport qu'il subit, diminuée de son taux de répercussion au consommateur.

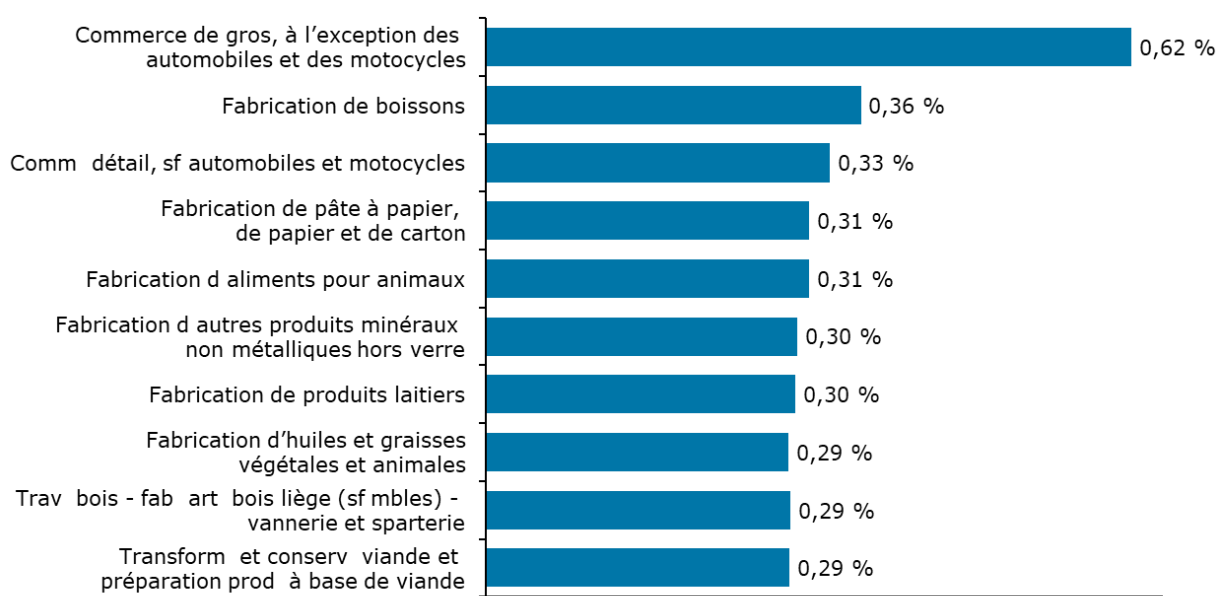
217. La section suivante présente ces hausses de prix moyennes, selon les deux scénarios de répercussion.

B. Les hausses de prix par secteur seraient limitées à moins de 0,2 % en moyenne, et à moins de 1 % dans le secteur le plus touché

1) Bilan des hausses de prix en cas de répercussion intégrale des surcoûts

218. La Figure 34 ci-dessous représente les dix principaux secteurs les plus affectés par la taxe dans le cas d'une répercussion intégrale du surcoût aux consommateurs finaux pour le scénario 1.

Figure 34. Hausses de prix sur les 10 secteurs les plus exposés aux surcoûts de transport (scénario 1, répercussion intégrale aux consommateurs) (sur la base d'un taux kilométrique de 0,19 €)



Source : Données : INSEE ; Calculs : Deloitte Finance

³⁶ Ces coefficients proviennent des données INSEE (Bourgeois et Briand, Le modèle Avionic : la modélisation input/output des comptes nationaux. Direction des Études et Synthèses Économiques, INSEE 2019).

219. Le secteur du commerce de gros, très exposé aux coûts de transport, serait le secteur dont les prix augmenteraient le plus. En faisant l'hypothèse d'une répercussion intégrale, ses prix augmenteraient de 0,62 % pour le scénario 1 (0,70 % dans le scénario 2 et 0,79 % pour le scénario 3), devant le secteur de fabrication des boissons et le secteur du commerce de détail³⁷.

220. Si l'on élargit l'analyse aux 138 secteurs analysés, toujours dans le cas d'une répercussion intégrale de la hausse des coûts aux consommateurs, l'introduction de la taxe engendrerait une hausse moyenne des prix pour l'ensemble des secteurs de l'économie alsacienne comprise entre 0,16 % et 0,20 % en fonction des scénarios.

Tableau 14. Hausses de prix sur l'ensemble des 138 secteurs analysés (par scénario, répercussion intégrale aux consommateurs, et sur la base d'un taux de 0,19 €/km)

	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3
Moyenne	0,16 %	0,18 %	0,20 %
Médiane	0,16 %	0,18 %	0,21 %
Min	0,01 %	0,01 %	0,01 %
Max	0,62 %	0,70 %	0,79 %

Source : Données : INSEE ; Calculs : Deloitte Finance

2) Bilan des hausses de prix en cas de répercussion partielle des surcoûts

221. L'hypothèse ci-dessus d'une répercussion intégrale est un cas extrême pour le consommateur, et sous-entendrait qu'il n'y aurait aucun impact pour les entreprises alsaciennes. Nous testons donc un deuxième scénario dans lequel une partie du surcoût ne serait pas répercutée sur les consommateurs mais absorbée par les entreprises.

222. Nous retenons les taux de répercussion (ou coefficients de transmission) estimés par l'INSEE, qui sont présentés dans le tableau ci-dessous³⁸.

Tableau 15. Taux de répercussion de prix sectoriels au niveau des secteurs niveau A38 de l'INSEE

Secteur	Coefficient	Secteur	Coefficient	Secteur	Coefficient
Agriculture, Sylviculture et pêche	0,63	Fabrication de machines et équipements	0,74	Activités financières et d'assurance	0,74
Industries extractives	0,62	Fabrication de matériels de transport	0,65	Activités immobilières	0,00

³⁷ Le résultat est obtenu en appliquant les paramètres du tableau 10 à la méthodologie de modélisation des impacts déclinée dans l'annexe 2 du Rapport.

³⁸ La plupart des coefficients ont une valeur comprise entre 0 et 1. Dans deux cas de figure, pour le secteur de la cokéfaction et raffinage et pour les services juridiques, les coefficients sont supérieurs à 1, ce qui signifie que la hausse de prix est supérieure à la hausse de coût, mais l'INSEE préconise de conserver ces valeurs en raison de leur robustesse statistique.

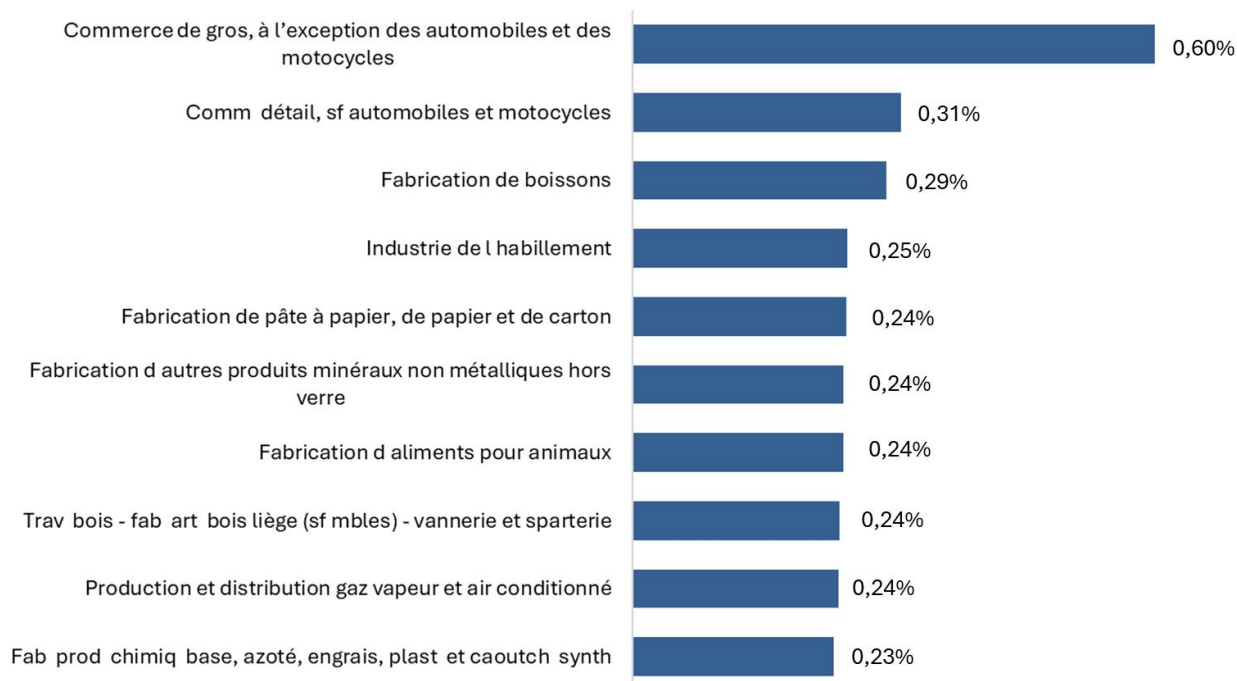
Fabrication de denrées alimentaires	0,70	Autres industries manufacturières	0,90	Activités juridiques, comptables, de gestion, d'architecture, d'ingénierie, et techniques	1,75
Fabrication de textiles, industries de l'habillement	0,60	Production et distribution d'électricité, de gaz, de vapeur et d'air conditionné	0,34	R&D scientifique	0,38
Travail du bois, industrie du papier	1,00	Production et distribution d'eau ; assainissement ; gestion des déchets et dépollution	0,39	Autres activités spécialisées, scientifiques et techniques	0,35
Cokéfaction et raffinage	1,22	Construction	0,78	Activités de services administratifs et de soutien	0,53
Industrie chimique	0,65	Commerce, réparation d'automobiles et motocycles	0,88	Administration publique	0,00
Industrie pharmaceutique	0,45	Transports et entreposages	0,20	Enseignement	0,00
Fabrication de produits en caoutchouc et en plastique	0,39	Hébergement et restauration	0,50	Activités pour la santé humaine	0,00
Métallurgie et fabrication de produits métalliques	1	Edition, audiovisuel et diffusion	0,00	Hébergement médico-social et social	0,11
Fabrication de produits informatiques électroniques	0,76	Télécommunications	0,76	Arts, spectacles et activités récréatives	0,64
Fabrication d'équipements électriques	0,76	Activités informatiques et services d'information	0,20	Autres activités de services	0,00

Source : INSEE

223. Les résultats obtenus avec les taux de répercussion calculés par l'INSEE sont présentés dans la Figure 35 et le Tableau 1617 ci-dessous.

224. La majorité des taux de répercussion étant inférieurs à l'unité, la plupart des **secteurs absorbent une partie des surcoûts** qu'ils subissent en rognant sur leurs marges. La hausse des prix est donc relativement moins forte que dans le scénario de répercussion intégrale. Ainsi, pour une taxe de 12,5 % sur le réseau routier alsacien, **la hausse moyenne de prix pour le scénario 1 passe de 0,16 % à 0,12 %**.

Figure 35. Hausses de prix sur les 10 secteurs les plus exposés aux surcoûts de transport (scénario 1, répercussion partielle aux consommateurs, et sur la base d'un taux de 0,19 €/km)



Source : Données INSEE ; Calculs Deloitte Finance

Tableau 16. Hausses de prix sur l'ensemble des 138 secteurs analysés (par scénario, répercussion partielle aux consommateurs, et sur la base d'un taux de 0,19 €/km)

	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3
Moyenne	0,12 %	0,14 %	0,16 %
Médiane	0,12 %	0,14 %	0,16 %
Min	0,01 %	0,01 %	0,01 %
Max	0,57 %	0,67 %	0,76 %

Source : Données : INSEE ; Calculs : Deloitte

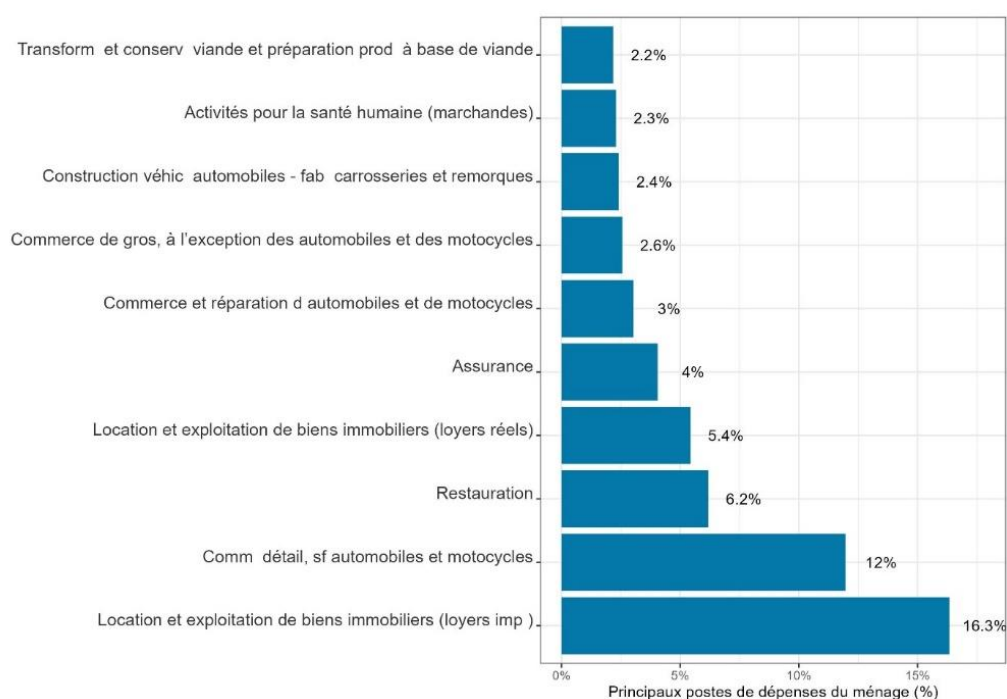
C. Ces hausses de prix se traduisent, dans l'hypothèse la plus réaliste d'une répercussion partielle par les entreprises, par une perte de pouvoir d'achat total des consommateurs limitée de 0,05 % (dans le cas du scénario 1 avec un coût kilométrique de 0,19€/km)

1) La baisse de pouvoir d'achat est estimée à 0,06 % dans le scénario maximaliste d'une répercussion intégrale avec un réseau taxé correspondant au scénario 1

225. Les conséquences pour le consommateur en termes de pouvoir d'achat dépendent des hausses de prix de chaque secteur et de l'importance relative de chaque secteur dans le panier d'achat. Ainsi, si une hausse de prix de 1 % intervient sur un produit qui pèsent pour 10 % de la consommation moyenne d'un ménage, la perte de pouvoir d'achat serait de 0,1 %.

226. La figure ci-dessous représente le poids des principaux postes de dépenses d'un ménage. Parmi les principaux postes de consommation figurent à la fois des secteurs sensibles aux surcoûts de transport, tels que le commerce de détail ou la restauration, et d'autres qui sont très peu affectés, tels que le logement.

Figure 36. Principaux postes de dépenses du ménage français (%) dans le total de son panier moyen de consommation (2019)



Source : Données : INSEE ; Calculs : Deloitte Finance

227. Il est alors possible de calculer une perte cumulée globale de pouvoir d'achat, en pondérant chaque hausse de prix sectorielle par son poids dans le panier d'achat moyen. La mise en place de **R-PASS** aurait pour conséquence une baisse du pouvoir d'achat de **0,06 % (correspondant à une hausse du prix du panier de consommation moyen, toutes consommations confondues)**, dans le scénario le plus défavorable d'une taxe de 19 centimes du kilomètre du scénario 1 de réseau taxé et d'une répercussion intégrale sur les consommateurs. Cette baisse serait de 0,07 % dans le cas du scénario 2 et 0,08 % dans le cas du scénario maximal correspondant à l'intégralité du réseau taxable.

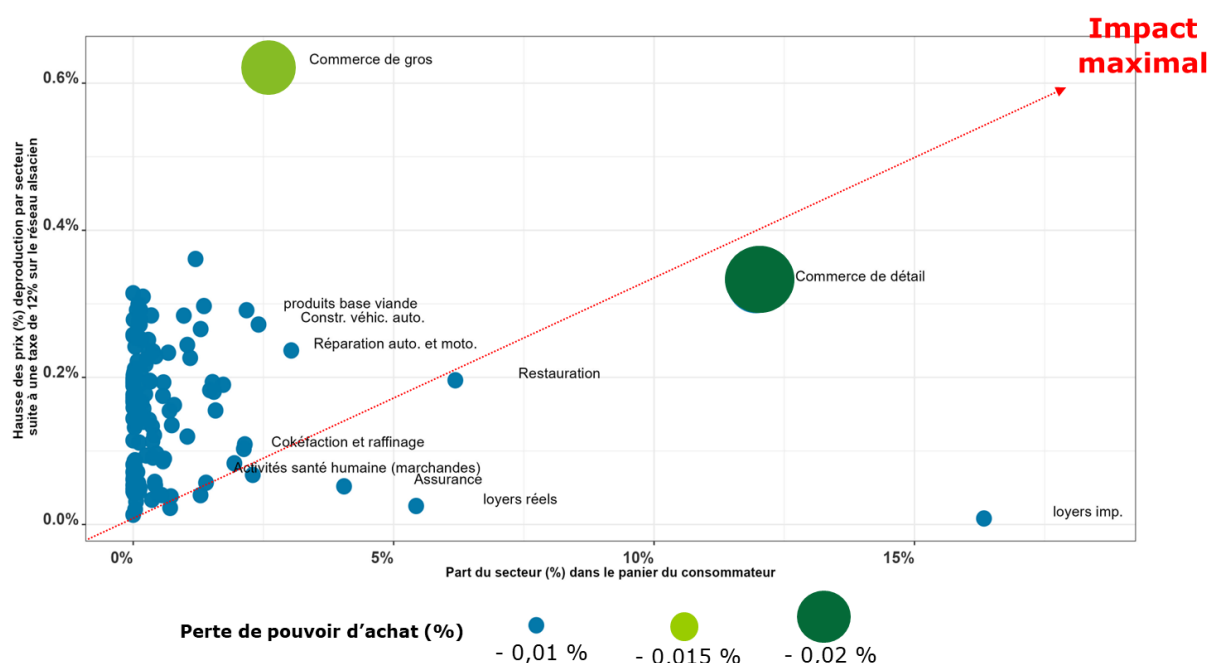
228. Ramenée à la dépense annuelle totale moyenne par ménage en France³⁹, une perte de 0,06 % dans le scénario 1 correspondrait à un coût annuel de près de 26 euros par ménage et par an sur un budget de 39 771 €.

229. La figure ci-après représente graphiquement ces résultats dans le cas du scénario 1 : le diamètre de chaque bulle représente la perte de pouvoir d'achat associée au secteur en question, qui

³⁹ Le montant des dépenses des ménages en France correspond à la somme des dépenses domestiques (978 677 millions d'euros) et des dépenses importées (140 508 millions d'euros), soit un total de 1 119,2 Mrds € pour l'année 2019 (TESS A139, INSEE). Ce montant total peut être rapporté au nombre total de ménages (30 111 000 en 2019 pour la France métropolitaine + DOM), et corrigé par le taux d'épargne pour obtenir une dépense moyenne par ménage de 39 771 € pour 2019.

s'explique par la combinaison de la hausse de prix (en ordonnée) et de la part du secteur dans le panier du consommateur (en abscisse).

Figure 37. Equivalent en perte de pouvoir d'achat des hausses de prix imputable à R-PASS (scénario 1, répercussion intégrale, et sur la base d'un taux de 0,19 €/km)

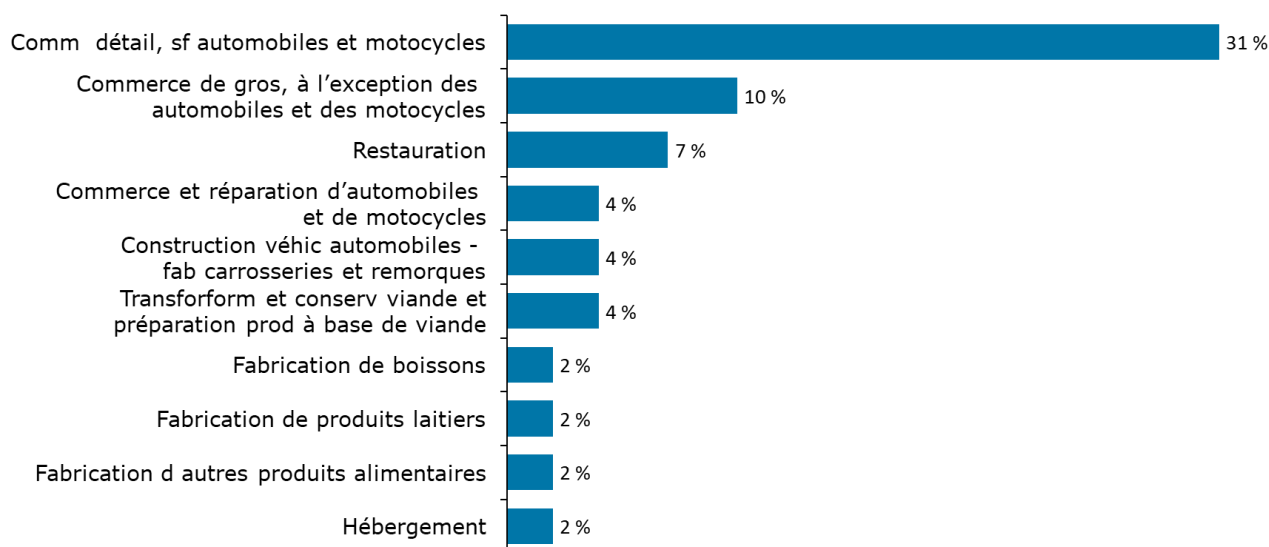


Note de lecture : les cercles en bleu indiquent les secteurs pour lesquels les pertes de pouvoir d'achat se situent entre 0,01% et 0,015 %. Les cercles en vert clair indiquent les secteurs pour lesquels les pertes de pouvoir d'achat se situent entre 0,015% et 0,02 % (par exemple, le secteur de la restauration enregistre une perte de pouvoir d'achat de 0,014 %). Les cercles en vert foncé indiquent les secteurs pour lesquels les pertes de pouvoir d'achat sont supérieures ou égales à 0,02 %. C'est le cas du commerce de gros et de détail qui enregistrent respectivement une perte de pouvoir d'achat de 0,02 % et 0,05 %.)

Source : Données INSEE ; Calculs : Deloitte

230. La Figure 38ci-dessous représente la répartition sectorielle de cette perte de pouvoir d'achat suite à la mise en place de la taxe sur le réseau routier. Ces dix secteurs pèsent pour plus des 2/3 des pertes de pouvoir d'achat. Ces pertes sont principalement liées aux secteurs du commerce de détail et de gros, de la restauration ainsi que les secteurs liés à l'achat et à la réparation de véhicules.

Figure 38. Poids des secteurs dans la perte de pouvoir d'achat des ménages (scénario 1, répercussion intégrale, et sur la base d'un taux de 0,19 €/km)



Source : Données INSEE ; Calculs Deloitte Finance

2) La perte de pouvoir d'achat est limitée à 0,05 % dans le cas d'une répercussion partielle

231. L'absorption d'une partie des coûts par les entreprises réduit mécaniquement l'impact pour le consommateur. Sous les mêmes hypothèses que dans le scénario extrême (scénario 3) pour le consommateur, la perte de pouvoir d'achat des consommateurs serait de près de 0,08 % pour une taxe de 12,5 % dans le secteur du transport de fret⁴⁰, au lieu de 0,08 % dans le cas d'une répercussion intégrale. Cette baisse serait limitée à 0,05 % dans le cas du scénario 2 et 0,05 % dans le cas du scénario 1.

232. Le surcoût par ménage dans le cas du scénario 1 pourrait alors être estimé à près de 22 euros par ménage et par an, sur une dépense moyenne de 39 771 € par ménage.

3) Dans l'hypothèse plus réaliste selon laquelle les acteurs locaux réaliseraient une part de leur transport en dehors de l'Alsace, la perte de pouvoir d'achat serait comprise entre 0,02 et 0,03 %, soit près de 10 euros par ménage et par an

233. Les analyses effectuées dans les sections précédentes se fondent sur une hypothèse selon laquelle tous les intrants des producteurs situés en Alsace proviennent de l'Alsace, et donc que l'intégralité du transport relatif aux 40 % de production locale était réalisé en Alsace. Or, en réalité, les producteurs alsaciens peuvent également se fournir auprès d'acteurs situés en Alsace.

234. Cela est confirmé par les données des acteurs rencontrés qui montrent qu'en moyenne, 41 % des trajets effectués sont situés en Alsace, le reste étant en provenance d'autres zones géographiques (reste de la France ou autres pays).

⁴⁰ Nous estimons à **0,16 %** la hausse totale du prix du panier de biens du consommateur si ce dernier était totalement produit et consommé en Alsace.

235. La prise en compte de cette part du trajet effectuée en dehors de l'Alsace pour les producteurs situés en Alsace limite l'impact relatif de la taxe, et conduit à réviser la perte de pouvoir d'achat des consommateurs à 0,034% pour une taxe de 12,5 % dans le secteur du transport de fret, pour un scénario de répercussion intégrale.

236. L'impact serait compris entre 0,02% et 0,03 % (en fonction des scénarios de taxation) dans le cas le plus probable d'une répercussion partielle du surcoût ; soit une hausse comprise entre 9€/ménage/an et 11€/ménage/an pour un budget annuel de 39 771€/an.

D. Un focus sur les achats alimentaires (via les achats en commerce de détail) montre un effet compris entre 0,14 et 0,26 %, soit 14 à 26 centimes sur un caddie de 100 euros

237. Les données mobilisées permettent d'isoler l'effet sur les achats en commerce de détail, qui renvoie pour une large part aux achats des ménages auprès de la grande distribution.

238. Comme indiqué, un montant de 100 euros de vente du commerce de détail induit 7,8 euros de coûts de transports tout au long de la chaînes de valeur, correspondant aux achats de transport directs et indirects des acteurs du commerce de détail.

239. Il est possible d'estimer le surcoût sur ces seuls biens vendus en commerce de détail, en reprenant les mêmes hypothèses : une consommation de produits locaux à hauteur du 40 %, pour lesquels on estime dans un premier temps que tous les transports associés sont réalisés en Alsace, une taxation à 19 centimes correspondant à une hausse de 12,5 %, sur un scénario 1 de réseau taxé où 48 % des trajets sont taxés.

240. La hausse correspondante est alors de près de 0,26 %, soit près de 26 centimes pour un caddie de 100 euros, dans le cas du scénario 1 de taxation et d'un coût kilométrique de 0,19 €/km.

241. Mais cette hausse sera vraisemblablement plus faible, si l'on tient compte du fait qu'une partie du surcoût sera absorbée par les entreprises (de l'ordre de 20 à 30 % en fonction des secteurs selon l'INSEE), mais aussi qu'une partie des transports des acteurs alsaciens réalise une partie des flux de transports hors Alsace. En combinant ces effets, l'impact diminue de plus de 30 % et s'établit pour le scénario 1 à 18 centimes pour un caddie de 100 euros composé à 40 % de produits alsaciens, dans le cadre du scénario 1 de taxation et d'un coût kilométrique de 0,19 €/km.

Synthèse – Chapitre 4.IV

Notre analyse indique que l'introduction d'une taxe entraînant une augmentation du coût au km du transport de + 12,5 % aurait pour conséquence une hausse moyenne de prix de 0,16 % dans le scénario 1, tous secteurs confondus. Les secteurs dont les prix connaîtraient les plus fortes hausses du fait de cette mesure seraient le commerce de gros, la fabrication des boissons ainsi que le secteur du commerce de détail.

Toutefois, l'impact sur le pouvoir d'achat des consommateurs dépend également du poids relatif de chaque produit dans le panier moyen. Aussi, en pondérant ces hausses de prix sectorielles par le poids de chaque secteur dans la structure de consommation des ménages, en intégrant une répercussion partielle des coûts par les entreprises, nous montrons que la taxe se traduirait par une hausse du coût du panier total de consommation comprise entre + 0,05 % et + 0,06 % selon le choix

du scénario de réseau taxé, soit une hausse entre 21€/ménage/an et 33€/ménage/an pour un budget annuel de 39 771€/an. Dans le cas plus réaliste d'une répercussion seulement partielle et d'une partie des flux de transport des acteurs locaux réalisée hors Alsace et la baisse varierait entre 0,02% et 0,03 % dans le cas d'une répercussion partielle du surcoût selon le scénario de taxation, pour une hausse située entre 9€/ménage/an et 11€/ménage/an pour un budget annuel de 39 771€/an.

Ramené aux seuls achats en commerce de détail, l'impact serait de 0,26 % (scénario 1) dans le cas le plus défavorable d'une répercussion intégrale aux consommateurs et d'un transport exclusivement intra-alsacien des acteurs locaux, et tomberait à 18 centimes pour un caddie de 100 euros en cas de répercussion partielle, de prise en compte du transport hors Alsace et d'une taxation limitée à 19 centimes du kilomètre.

Synthèse – Chapitre 4

La deuxième approche mise en œuvre dans le présent chapitre a consisté à se focaliser sur le risque de hausse de prix pour les consommateurs, sur la base d'une modélisation des effets intersectoriels d'une hausse du prix du transport à la suite de l'instauration de la taxe. Cette approche s'est fondée sur les tableaux entrées-sorties de l'INSEE et une modélisation de type input-output.

L'analyse a mis en évidence les secteurs plus exposés au transport à la fois de façon directe par l'achat de services de transport, et de manière indirecte par les achats de transport incorporés tout au long de leur chaîne de valeur. Le transport pèse ainsi pour 9 % des revenus du commerce de gros, et le secteur de la fabrication de boisson génère 8,6 € d'activités de transport pour 100 € de production, dont près de 80 % correspondent à une exposition indirecte via ses fournisseurs.

La modélisation des relations intersectorielles, couplée aux paramètres permettant de déterminer la part de transport réellement affectée, met en évidence des hausses de prix moyennes sur les secteurs économiques de l'ordre de 0,16 %, dans le cas du scénario le plus défavorable pour le consommateur d'un réseau taxé correspondant à l'intégralité réseau taxable et d'une répercussion partielle du surcoût.

Compte tenu de ces hausses de prix, qui sont à pondérer par le poids de chaque secteur dans le panier d'achat moyen d'un consommateur, la perte de pouvoir d'achat cumulée serait limitée à 0,08 %, toujours dans le cas du scénario le plus défavorable avec un coût kilométrique de 0,19€/km et une répercussion intégrale, et autour de 0,06 % dans le cas du scénario de réseau taxé restreint aux grands axes. En cas de répercussion partielle, cas réaliste, la hausse de dépense correspondante est estimée au maximum entre 21 €/ménage/an (scénario 1) et 33 €/ménage/an (scénario 3) pour un budget annuel de 39 771€/an. Dans le cas plus réaliste d'une répercussion seulement partielle et d'une partie des flux de transport des acteurs locaux réalisée hors Alsace et la baisse varierait entre 0,02% et 0,03 % dans le cas d'une répercussion partielle du surcoût selon le scénario de taxation, pour une hausse située entre 9€/ménage/an et 11€/ménage/an pour un budget annuel de 39 771€/an.

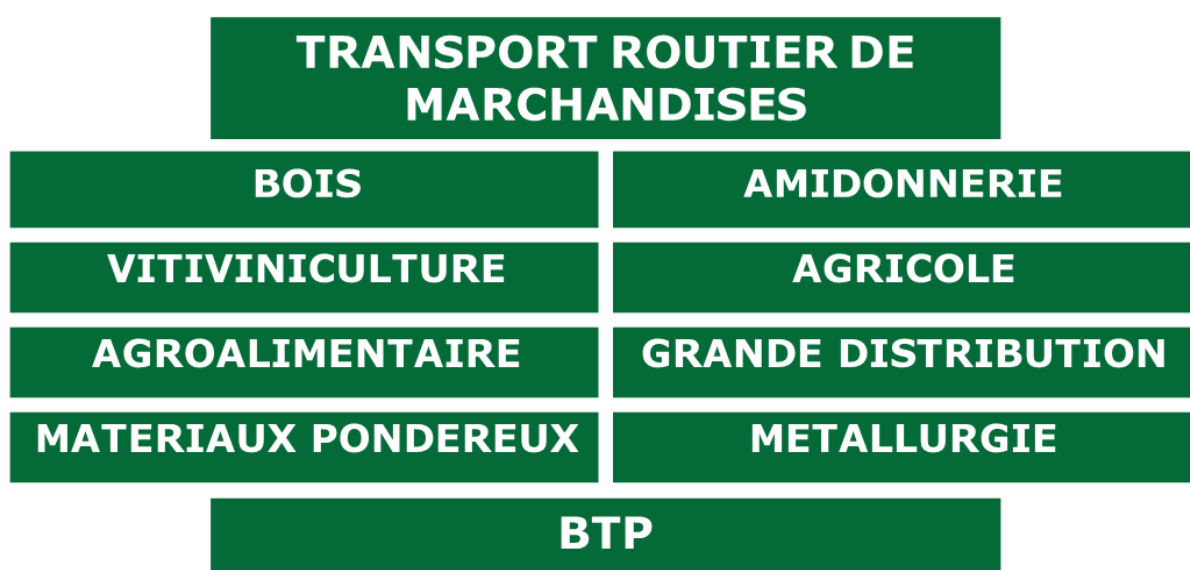
Ramené aux seuls achats en commerce de détail, l'impact serait de 0,26 % (scénario 1 et taxe de 0,19 €/km) dans le cas le plus défavorable d'une répercussion intégrale aux consommateurs et d'un transport exclusivement intra-alsacien des acteurs locaux, et tomberait à 18 centimes pour un caddie de 100 euros en cas de répercussion partielle, de prise en compte du transport hors Alsace et d'une taxation limitée à 19 centimes du kilomètre pour le scénario 1 de taxation.

Chapitre 5. Evaluation de l'impact de R-PASS sur les entreprises alsaciennes : vision détaillée par filière

I. Introduction

242. Ce chapitre est consacré à l'analyse de l'impact potentiel de la taxe R-PASS sur les entreprises alsaciennes appartenant à des filières économiques représentatives en Alsace. Ces filières ont été définies dans le cadre notamment des discussions avec le MEDEF et le CCEA. Il s'agit précisément des filières ci-dessous.

Figure 39. Filières rencontrées dans le cadre des concertations



Source : Illustration Deloitte Finance

243. Pour chacune des filières, la démarche suivante a été mise en place :

- i. Définition de la filière à travers le choix des codes d'activité NAF ;
- ii. Caractérisation de l'importance économique de la filière en Alsace ;
- iii. Caractérisation de l'importance de l'activité de transport ;
- iv. Analyse de l'utilisation du réseau taxé sur la base des entretiens menés avec les acteurs⁴¹ ;
- v. Analyse des conséquences de R-PASS sur les entreprises de la filière en question (analyse des capacités de répercussion et prévision d'impact sur le prix final, conséquences en termes de risque de perte de ventes et/ou perte de marge).

⁴¹ Cette analyse est basée sur les données communiquées par les acteurs à la suite des entretiens. Les analyses sont donc sujettes à la représentativité des données des acteurs ayant fourni leurs données. Le fait que les acteurs rencontrés aient été choisis en fonction de leur importance et de leur représentativité, en coopération avec les associations professionnelles, limite cependant les risques d'un biais de représentativité.

Encadré 2. Précisions méthodologiques sur les analyses effectuées

- Les analyses ont été effectuées sur la base des données détaillées transmises par les acteurs. Dans ce cadre, une analyse détaillée des trajets a été effectuée sur la base de la méthodologie décrite dans l'annexe 4 du document, et selon la granularité des données transmises. Les analyses effectuées ont ensuite été systématiquement communiquées aux acteurs pour ajustements éventuels et validation.
- Certains acteurs ont communiqué oralement des informations lors des entretiens. Il ne s'agit pas dans ce cadre de données détaillées qui ont pu être prises en main et corroborées dans le cadre d'analyses de trajets. Pour ces acteurs, ces informations n'ont pas pu être intégrées aux analyses.
- Dans le cadre des concertations, certains acteurs ont transmis des informations qualitatives, notamment sur la question **du retour à vide**. Dans ce cadre, à chaque fois que nécessaire, ces informations ont été intégrées aux analyses.

II. Une filière transport affectée de façon hétérogène entre transport local et transport national/international

A. Présentation de la filière et de ses enjeux

244. Le transport routier de marchandises (TRM) consiste à transporter des marchandises par le réseau routier, par camions ou véhicules utilitaires légers. Le tableau ci-dessous présente les codes NAF qui définissent le périmètre de la filière.

Tableau 17. Codes NAF de la filière TRM

Division	Code NAF	Libellé
TRANSPORTS ROUTIERS DE FRETS	49.41A	Transports routiers de fret interurbains
	49.41B	Transports routiers de fret de proximité
	49.41C	Location de camions avec chauffeur
AUTRES SERVICES AUXILIAIRES DE TRANSPORTS	52.29A	Messagerie, fret express
	52.29B	Affrètement et organisation des transports

Source : Nomenclature d'activités françaises (NAF), INSEE

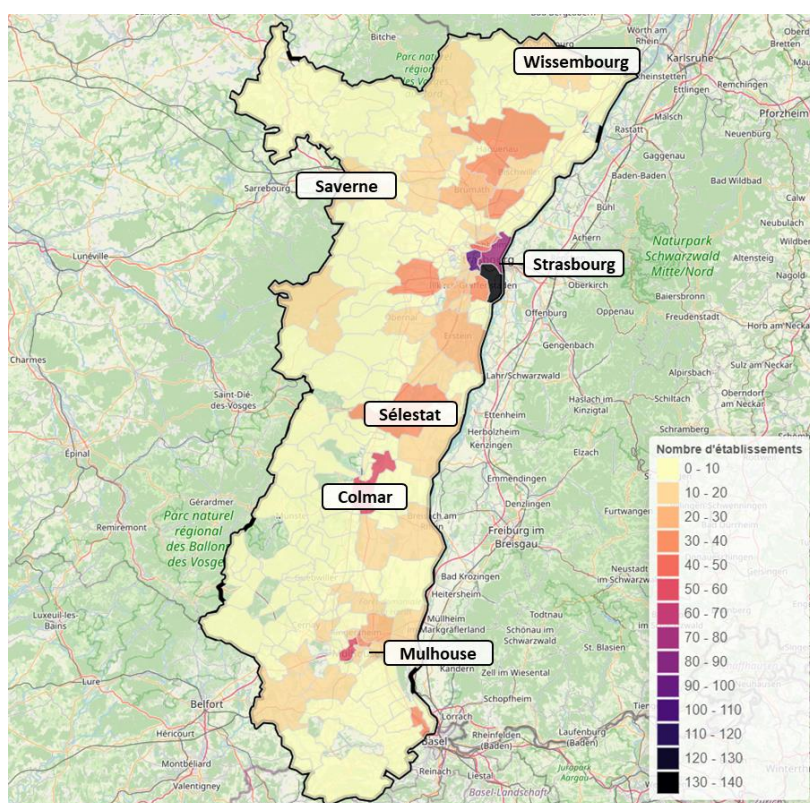
245. En France, l'industrie des TRM recense 35 902 entreprises, employant un effectif de 471 523 personnes. Elle génère un chiffre d'affaires de 79 Mrds€, pour une valeur ajoutée de 25 Mrds €⁴².

246. L'Alsace compte 1 691 entreprises de TRM (5 % du total national), pour un chiffre d'affaires de 3,1 Mrds € (4 % du total) et une valeur ajoutée de 515 M€ (2 % du total)⁴³. La carte ci-dessous représente le nombre d'établissements de la filière établis dans chaque commune de l'Alsace.

⁴² Sur la base des données Esane, 2020.

⁴³ Sur la base des données Diane et Sirène.

Figure 40. Carte des établissements de la filière des transports en Alsace



Source : Données Sirène, traitement Deloitte Finance

247. Le nombre d'emplois estimé au sein des entreprises alsaciennes de TRM est estimé à 15 590⁴⁴, soit 3,4 % de l'emploi total du secteur.

248. Le TRM distingue deux types de compte : le transport en compte propre, ou privé, et le transport pour compte d'autrui.

- Le transport est dit **pour compte propre** (ou privé) lorsque les marchandises chargées sont produites, vendues, achetées ou encore louées par l'entité (ou des entreprises contrôlées par l'entité) qui opère le transport et ce, pour ses propres besoins. Dans ce cadre, les véhicules de transport sont soit pris en location ou appartiennent à l'entité elle-même ;
- Le transport est dit **pour compte d'autrui** si le transporteur qui assure le déplacement des marchandises le fait pour ses clients et non pour son propre compte. Dans ce cas, le véhicule n'appartient pas à l'entité propriétaire des marchandises.

B. Présentation des spécificités de la filière

249. Pour pouvoir exercer une activité de transport de marchandises au sein de l'Espace économique européen, il est obligatoire de se voir attribuer un titre de transport, c'est à dire une licence.

⁴⁴ Ibid.

250. Une licence communautaire de transport⁴⁵ (LC) est donc délivrée pour autoriser les opérations de transport routier de marchandises dans la zone Euro, pour les entreprises ayant un ou plusieurs véhicules dont le poids maximum autorisé dépasse 3,5 tonnes.

251. Par ailleurs, une licence de transport intérieur (LTI) est prévue pour les entreprises de transport opérant uniquement sur le territoire national et dont aucun véhicule n'excède en poids la limite mentionnée ci-dessus, ou dont les véhicules sont couverts d'un certificat WW DPTC.

252. La loi exige que tous les véhicules d'une entreprise de transport de marchandises circulent avec une copie de la licence communautaire à bord⁴⁶. Ainsi, le nombre de copies de la licence communautaire pour un transporteur correspond au nombre de véhicules en sa possession.

253. En Alsace, 72 % des licences communautaires de transport sont détenues par des transporteurs routiers de marchandises⁴⁷. Ces entreprises sont ainsi potentiellement concernées par la taxe R-PASS.

254. Les entreprises de transport routier de marchandises détenant au moins une licence communautaire de transport possèdent 23 218 des copies des dites licences, soit 63 % du total des copies de LC en Alsace.

255. Le tableau ci-après présente le nombre d'entreprises de TRM en Alsace par tranche de nombre de copies de licences communautaires qu'elles détiennent⁴⁸.

Tableau 18. Nombre d'entreprises et de copies de licences communautaires par tranche de nombre de copies de licences

	Nombre de copies de licences communautaires	Nombre d'entreprises
0 copies de LC⁴⁹	0	252
Entre 1 et 5 copies de LC	610	232
Entre 6 et 10 copies de LC	691	89
Entre 11 et 15 copies de LC	761	59
Entre 16 et 20 copies de LC	658	36
Entre 21 et 50 copies de LC	3 898	111
Entre 51 et 100 copies de LC	3 572	50
Plus de 100 copies de LC	13 028	38

⁴⁵ https://www.legifrance.gouv.fr/codes/section_lc/LEGITEXT000023086525/LEGISCTA000033449939/

⁴⁶ <https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/operationsdetransportroutierdemarchandises.pdf>

⁴⁷ Ces résultats ont été obtenus sur la base des codes ESANE considérés pour cette activité. Nous disposons de la donnée de détention ou non d'une licence communautaire pour 1 198 entreprises alsaciennes, toutes activités confondues.

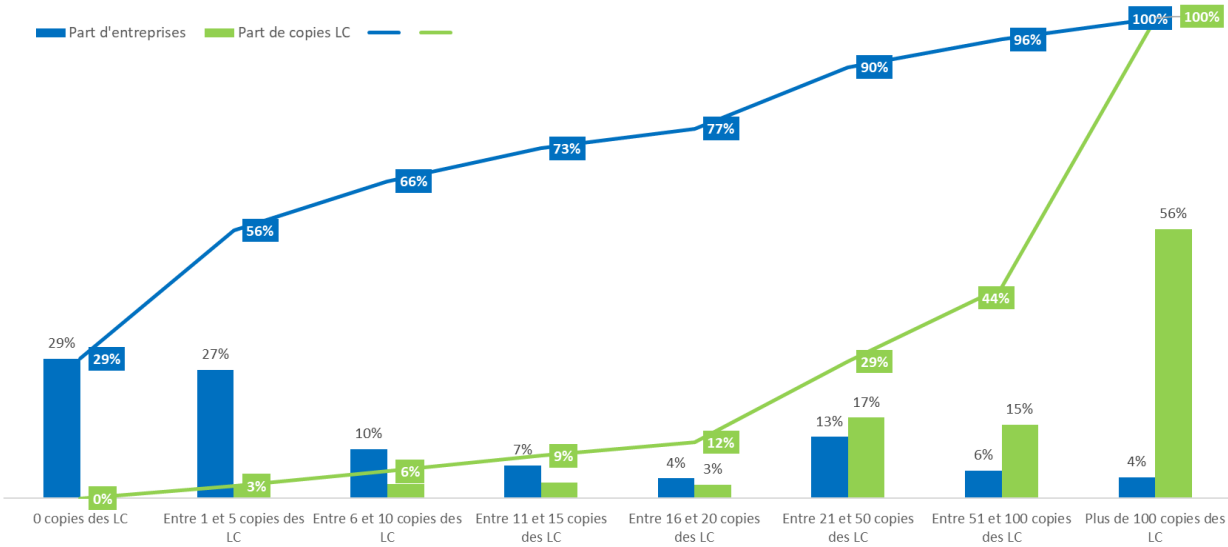
⁴⁸ Le croisement des deux bases de données (base des licences et base Sirene des entreprises) nous conduit à identifier 799 entreprises TRM qui ne figurent pas dans la base des licences communautaires. Les analyses effectuées se concentrent ainsi sur les entreprises TRM figurant dans la base de données.

⁴⁹ Il est à noter que certaines entreprises de transport ne disposent pas d'une licence de transport communautaire, mais d'une licence de transport interne (LTI).

Total	23 218	824
Source : Base licences de transport 2023, traitement Deloitte Finance		

256. Le graphique ci-dessous illustre la distribution du nombre de copies de licences communautaires et le nombre d'entreprises les détenant, par tranche de nombre de copies de licences communautaires. 56 % des entreprises de transport routier de marchandises opérant en Alsace possèdent moins de 5 copies des licences communautaires, et pèsent pour seulement 3 % des licences, tandis que les 4 % des entreprises du TRM qui possèdent plus de 100 détiennent 56 % du total des copies des licences communautaires en Alsace. Il existe une différence de taille entre les entreprises dont la flotte est plutôt réduite, et celles avec une flotte de plus grande taille, particulièrement en termes de zone de chalandise.

Figure 41. Répartition des entreprises et des copies de licences communautaires par tranche de nombre de licences communautaires



Source : Base licences de transport juillet 2023, traitement Deloitte Finance

257. Cette différence est confirmée par les échanges avec les acteurs du transport en Alsace qui conduisent à distinguer schématiquement deux grands types de transporteurs en termes de modèle économique et d'impacts potentiels de la taxe : les acteurs nationaux, voire internationaux, et les acteurs locaux.

258. En effet, une partie des entreprises de TRM en Alsace sont des entreprises de relativement grandes tailles, qui se concentrent sur les trafics d'échanges, de dimension à la fois nationale et internationale. Ces transporteurs opèrent en général en combinant des flottes en propre et des accords d'affrètement et/ou de commissionnement. Ils sont plutôt en concurrence avec de grands acteurs nationaux et internationaux, en répondant à des appels d'offres précis organisés par les services achats de leurs commanditaires, sur la base d'un prix ferme par ligne Origine-Destination. En plus d'une activité de transport à proprement parler, ces entreprises offrent souvent à leurs clients des prestations complémentaires de logistique (entreposage notamment), dans une logique de prestation unifiée de prise en charge des marchandises.

259. Une autre partie des transporteurs relèvent plutôt d'entreprises de dimension locale. Ces derniers se concentrent davantage sur du trafic interne, ou du trafic d'échange mais de moindre rayonnement géographique. Ces transporteurs opèrent davantage avec une flotte en propre et leur

activité se focalise sur le TRM. Ils sont parfois spécialisés sur un type de marchandise, lorsque celle-ci implique un équipement particulier : c'est le cas par exemple du transport de fuel ou de bois. Ces acteurs sont généralement impliqués dans des relations de plus long terme avec leurs clients industriels principaux, selon une logique de location à l'année de certains matériels et/ou de contrats prévoyant un certain nombre de jours annuels de prestation de transport.

260. Tous les transporteurs seraient, bien entendu, impactés par la taxe. En revanche, l'ampleur de l'impact et les problématiques de répercussion ne seront pas nécessairement les mêmes pour les transporteurs locaux et nationaux.

261. En effet, les transporteurs de dimension nationale / internationale, aux périmètres d'activités plus larges, seraient concernés sur une moindre part de leur activité, notamment car une part plus grande de leur transport est réalisée hors d'Alsace. Selon les données des acteurs rencontrés, la part du transport réalisée en Alsace est en moyenne de 16 % pour les grands transporteurs, contre 83 % pour les transporteurs de dimension locale.

262. De plus, les rapports de force avec les donneurs d'ordres peuvent également différer :

- Les transporteurs locaux sont plus souvent en concurrence avec d'autres transporteurs locaux, et impliqués dans des négociations de gré à gré avec leurs donneurs d'ordres. Le rapport de taille par rapport à leur donneur d'ordre est plus défavorable que pour les transporteurs nationaux/internationaux et leur pouvoir de négociation est donc généralement plus faible. Mais dans le même temps, la spécificité des prestations offertes par certains transporteurs locaux peut rendre plus difficile leur remplacement par un autre prestataire et donc leur fournir quelques marges de négociation.
- Certains de ces transporteurs de dimension locale sont relativement moins sophistiqués dans le suivi de leurs structures de coûts et sont donc parfois moins proactifs pour demander des renégociations des conditions tarifaires lorsque leurs coûts évoluent. La crainte des transporteurs locaux est donc que certains concurrents ne prennent pas en compte l'impact de la taxe et ne renégocient pas leurs conditions dès le début de l'instauration de la taxe faisant ainsi se prolonger la phase d'absorption de la taxe par les entreprises de transport avant répercussion aux donneurs d'ordres. Cela pourrait impacter la viabilité de ces entreprises qui font souvent face à de faibles marges et ainsi réduire la flotte de véhicules disponibles pour le transport de marchandises en Alsace.

263. Les transporteurs de dimension nationale/internationale font face à des concurrents plus sophistiqués, qui ont donc une plus grande aptitude à intégrer l'ensemble de leurs coûts et à les prendre en compte dans leurs réponses aux appels d'offres, mais qui sont en revanche moins informés des spécificités d'une taxe localisée. Par conséquent, certains concurrents hors-Alsace pourraient dans un premier temps ne pas anticiper l'impact de la taxe et donc omettre de l'inclure dans leur assiette de coûts au moment de répondre à des appels d'offres incluant l'utilisation du réseau taxé par R-PASS.

264. Sans que la distinction entre les deux modèles soit parfaite et systématique, il est donc éclairant de mesurer les impacts potentiels en distinguant ces deux types de transporteurs.

265. Dans le cadre de l'étude, les transporteurs locaux d'une part, et les transporteurs nationaux/internationaux d'autres part, ont été catégorisés de façon ad-hoc selon le niveau de leur chiffre d'affaires, selon que leur chiffre d'affaires soit inférieur ou supérieur à 10 M€/an. Ce seuil est

cohérent avec le chiffre d'affaires médian des entreprises de transport dont le nombre de copies de licence varie de 51 à 100⁵⁰.

266. Pour l'ensemble de ces entreprises de transport, les enjeux associés à la taxe R-PASS sont importants puisqu'elles subissent déjà les conséquences d'une hausse significative de leur coût de revient en raison de divers événements et des problématiques de répercussion associées :

- Hausse du prix du carburant ;
- Augmentation des coûts de main d'œuvre : + 8,1 % en transport longue distance et + 8 % en local pour l'année 2023 ;
- Les coûts supplémentaires induits par le Grand Contournement Ouest (GCO), etc.

267. Pour les transporteurs, les enjeux associés aux retours à vide sont également pris en compte dans le calcul d'impacts puisque ces retours à vide seront également sujets à la taxe R-PASS si les axes empruntés sont taxés, pour une activité « non productive ».

C. Estimation de l'impact imputable à la taxe R-PASS

268. Le tarif qui sera appliqué aux transporteurs pourra être sujet à une modulation de fréquence d'utilisation du réseau taxé. Cette réduction de fréquence pourra atteindre un maximum de 13 % du tarif d'infrastructure.

1) Cas des transporteurs de dimension nationale/internationale

a) Impact brut de la taxe avant répercussion

269. Dans le cadre de leur activité, les transporteurs de dimension nationale/internationale effectuent en moyenne 21 % de leurs distances totales parcourues en Alsace.

270. Parmi les kilomètres réalisés en Alsace, la part de ces derniers réalisée sur le réseau taxé est de 54 % dans le scénario 1, de 62 % dans le scénario 2 et de 64 % dans le scénario 3.

271. La part des kilomètres totaux réalisée sur le réseau taxé est ainsi relativement limitée (14 % au maximum), conduisant à un impact de 1,7 % du coût de revient total si l'on considère l'augmentation du coût CNR.

272. Si l'on ramène le montant de la taxe au chiffre d'affaires (CA) spécifique à l'activité de TRM des acteurs rencontrés (et non à l'ensemble du chiffre d'affaires qui peut inclure d'autres services), **le coût estimé de la taxe serait de 0,57 % de CA pour le scénario 1, 0,64 % de CA pour le scénario 2 et 0,67 % de CA pour le scénario 3.**

273. Le tableau ci-dessous récapitule les fourchettes de coûts bruts estimés de la taxe selon le scénario, sur la base des données des entreprises rencontrées.

Tableau 19. Résumé des surcoûts bruts de la taxe estimés avec un taux de 0,19 €/km sur l'activité des entreprises rencontrées dans la filière transport (national/international)

Fourchettes de coût brut de la taxe par entreprise, pour les entreprises rencontrées	Equivalent en % du CA (avant répercussion)

⁵⁰ Selon ces données, le chiffre d'affaires médian en Alsace des entreprises possédant entre 51 et 100 copies de licences était de 10,2 M€ entre 2020 et 2021.

Scénario 1	[122 k€ - 297 k€]	[0,5 % - 1,4%]
Scénario 2	[168 k€ - 307 k€]	[0,5 % - 2,0 %]
Scénario 3	[168 k€ - 320 k€]	[0,5 % - 2,0 %]

Source : Données de flux de transport des entreprises rencontrées, Estimations Deloitte Finance

274. **En tenant compte de la réduction de fréquence de 13 % sur le tarif d'infrastructure (soit environ 10 % sur le tarif total), le coût qui en résulterait pour les gros transporteurs serait de 0,5 % du chiffre d'affaires pour le scénario 1, et à 0,6 % du chiffre d'affaires pour les scénarios 2 & 3.**

275. La taxe représenterait une part relativement limitée du chiffre d'affaires, mais cet indicateur est peu pertinent dans le cas de transporteurs pour lesquels le taux de marge est généralement très faible.

276. Le taux de résultat net moyen du secteur en France pour ces transporteurs de dimension nationale voire internationale étant de 1,7 %, l'impact de la taxe représenterait une amputation de la marge nette pouvant aller de 30 % jusqu'à près de 36 % en cas d'absence de répercussion. La capacité de répercussion de tout ou partie de cet impact est donc un point crucial.

b) Capacités de répercussion

277. Les acteurs interrogés ont mis en avant deux critères à considérer pour apprécier la capacité à répercuter le surcoût de la taxe.

Critère # 1 : Le type de réseau taxé

La probabilité de répercussion serait beaucoup plus élevée sur les axes principaux que sur les axes transverses qui sont généralement utilisés pour rejoindre les axes principaux. En effet, les concurrents nationaux et internationaux des transporteurs alsaciens emprunteront également les grands axes du réseau pour se rendre chez le client chargeur (ou en repartir). Dès lors, l'impact de la taxe sur ces axes principaux est équivalent pour tous les concurrents. Dans ces conditions, à terme, le scénario le plus probable est que l'ensemble des transporteurs intègre la taxe dans les coûts du trajet en question, et en tienne compte pour fixer leurs prix au niveau optimal. Les transporteurs alsaciens pourront alors être en mesure de répercuter ce coût sur leurs clients.

En revanche, les axes secondaires, qui sont utilisés par les transporteurs alsaciens pour aller de leurs entrepôts jusqu'aux grands axes du réseau, ne sont pas utilisés par les concurrents nationaux et internationaux, et donc ne sont pas intégrés dans l'assiette de coûts retenue par tous les concurrents. Dans ces conditions, il sera plus difficile aux transporteurs de répercuter dans leurs prix le surcoût de taxe associé. Toutefois, le contexte dans lequel se trouvent les transporteurs et leur concurrence avec les transporteurs de dimension locale sur les axes secondaires les conduira probablement à s'aligner en termes de comportement de répercussion.

Critère # 2 : L'horizon temporel considéré (répercussion à court terme vs. long terme)

A long terme, l'ensemble des acteurs aura intégré l'existence et le niveau de la taxe, et aura donc tendance à l'inclure dans le coût de revient et *in fine* dans les prix proposés (pour la partie de réseau emprunté par tous les concurrents).

A court terme cependant, deux éléments peuvent limiter la capacité de répercussion. D'une part, les contrats annuels en cours ne prévoyant pas d'indexation sur ce type de coûts, si la taxe n'est pas annoncée suffisamment en avance, il pourrait donc y avoir un décalage entre le moment où elle entre en vigueur et le moment où elle pourra être intégrée dans les prix. D'autre part, il est

possible que certains acteurs internationaux, moins au fait des évolutions locales, ne soient pas au courant de la taxe à son lancement, et donc ne l'incluent pas la première année dans leurs tarifs, ce qui obligerait alors les acteurs alsaciens à faire de même pour ne pas risquer de perdre des contrats, dans un contexte de concurrence très vive et fortement axée sur le prix.

278. C'est pour ces deux raisons que l'impact pour les transporteurs alsaciens de dimension nationale/internationale est mesuré à titre de **configuration principale** en considérant une répercussion de 95 % sur les principaux axes dans le cadre du transport longue distance (correspondant aux axes du scénario 1) et une répercussion de 90 % sur les axes secondaires, et que l'impact est également mesuré à court terme avec absence de répercussion.

c) Impact potentiel sur la pérennité des entreprises et des emplois

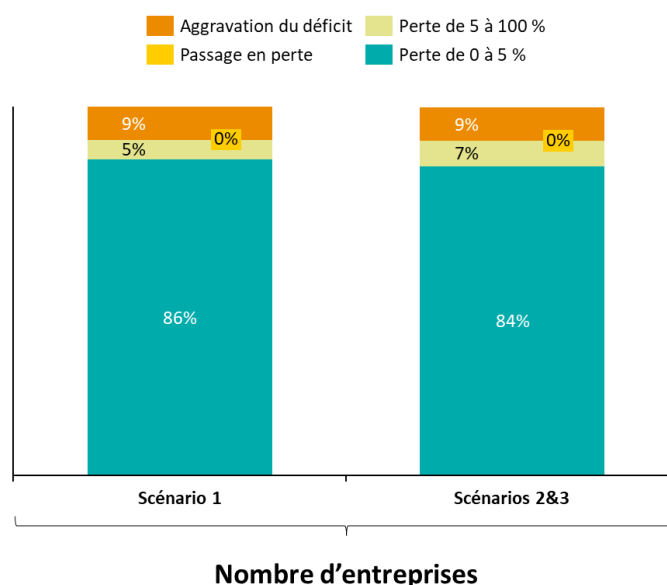
279. Dans le cas du scénario 1 et d'une répercussion de la taxe à 95 % sur les axes principaux, l'impact équivaldrait à 1,5 % de la marge nette moyenne des acteurs en Alsace⁵¹. Dans le cas où les scénarios 2 ou 3 seraient choisis, l'impact correspondrait à 0,03 % du chiffre d'affaires après répercussion, soit une perte de 1,9 % à 2 % de la marge nette (0,03 point de marge des 1,7 point de marge nette initiale).

280. Le tableau ci-après présente l'impact en termes de diminution de la marge nette réalisée en Alsace, par catégorie de perte (diminution du résultat net), parmi les entreprises qui déclarent leurs comptes.

Tableau 20. Distribution de la perte de résultat net imputable à la taxe pour les transporteurs de dimension nationale/internationale (configuration principale), scénarios 1, 2 et 3 (impact calculé avec un taux kilométrique de 0,19 €)

Diminution du résultat net	Part des entreprises concernée par la diminution (en % du nombre d'entreprises)		Part des effectifs employés par les entreprises concernées par la diminution de résultat net	
	Scénario 1	Scénarios 2&3	Scénario 1	Scénarios 2&3
Déjà en perte avant la taxe (aggravation du déficit)	9 %	9 %	7 %	7 %
> 100 % (= passage en perte)	---	---	---	---
50 à 100 %	---	---	---	---
20 à 50 %	---	---	---	---
10 à 20 %	1,7 %	3,5 %	6 %	6 %
5 à 10 %	3,5 %	3,5 %	2,5 %	4 %
0 à 5 %	86 %	84 %	84 %	84 %

⁵¹ (Impact sur le chiffre d'affaires après répercussion) /taux de marge nette, soit $\frac{0,52\% \times 5\%}{1,7\%}$.



Source : Données Sirène, Diane, Esane et INSEE, traitement et estimations Deloitte Finance

281. Ainsi, malgré les répercussions effectuées par les transporteurs, au moins 14 % d'entre eux subiront une perte supérieure à 5 % de leur résultat net dans tous les scénarios.

- Les entreprises dont la marge était négative avant la mise en place de la taxe verront leur déficit aggravé.
- Parmi celles dont la marge était positive, aucune ne subirait une perte totale de leur marge.
- 5 % des transporteurs longue distance qui représentent 8 % de l'emploi total perdront entre 5 et 20 % de leur résultat net dans le scénario 1. Ces pertes de 5 à 20 % concerneraient 7 % des entreprises, soit 10 % des emplois, dans les scénarios 2 & 3.
- La majorité des transporteurs nationaux (86 %) subirait une perte comprise entre 0 et 5 % de leur résultat net (RN) dans le scénario 1. Ces entreprises, subissant une perte inférieure à 5% de RN, représentent 84 % de l'emploi total. Cette part passe à 84 % des entreprises dans le scénario 3, ce qui représente 84 % en termes d'emploi.

2) Cas des transporteurs de dimension locale

a) Impact brut de la taxe avant répercussion

282. Les transporteurs ayant une dimension davantage locale seraient relativement plus impactés par la taxe R-PASS.

283. En moyenne, la part de la distance en Alsace sur la distance totale parcourue par ces acteurs est de 81 %. Les parts des distances sur le réseau taxé sur la distance totale effectuée en Alsace sont de 45 % dans le scénario 1, 54 % dans le scénario 2 et 58 % dans le scénario 3.

284. Par conséquent, dans le scénario de réseau taxé le plus large, ce sont près de 47 % des kilomètres parcourus (58 % des 81 % réalisés en Alsace) qui pourraient être soumis à une taxe estimée à 12,5 % du coût de revient total, soit une hausse de coût de l'ordre de 7,9 % pour les coûts relatifs au transport (hors coût de siège par exemple, ou coûts relatifs à d'autres activités).

285. Les simulations réalisées de manière détaillée sur la base des informations des acteurs interrogés aboutissent à un **coût estimé de la taxe de 3 % pour le scénario 1, 3,6 % pour le scénario 2 et 3,8 % pour le scénario 3.**

286. Le tableau ci-dessous récapitule les fourchettes de coûts bruts estimés de la taxe selon le scénario, sur la base des données des entreprises rencontrées.

Tableau 21. Résumé des surcoûts bruts de la taxe estimés avec un taux de 0,19 €/km sur l'activité des entreprises rencontrées dans la filière transport (local)

Scénario	Fourchettes de coût brut de la taxe par entreprise, pour les entreprises rencontrées	Equivalent en % du CA (avant répercussion)
Scénario 1	[37 k€ - 290 k€]	[2,03 % - 3,14 %]
Scénario 2	[46 k€ - 347 k€]	[2,56 % - 3,75 %]
Scénario 3	[75 k€ - 347 k€]	[3,75 % - 4,11 %]

Source : Données de flux de transport des entreprises rencontrées, Estimations Deloitte

287. En tenant compte de la réduction pour utilisation fréquente de 13 % sur le tarif d'infrastructure (soit environ 10 % sur le tarif global), les simulations concluent à un impact brut de la taxe équivalent en moyenne à 2,7 % du chiffre d'affaires pour le scénario 1, 3,2 % dans le scénario 2 et 3,4 % pour les scénarios 3.

288. En termes de résultat net et dans l'hypothèse d'un taux de marge nette équivalent à celui des transporteurs de dimension nationale/internationale (1,7 % du chiffre d'affaires), la taxe R-PASS absorberait de 156 % à près de 201 %⁵² de leur résultat net en l'absence de répercussion. La capacité de répercussion de tout ou partie de cet impact est donc un point crucial, étant donné que 18 % des entreprises alsaciennes de dimension locale déclarant leurs comptes sont déjà en déficit.

b) Détermination des capacités de répercussion

289. Les transporteurs alsaciens de dimension locale sont généralement en concurrence avec d'autres transporteurs du même type. Tous les concurrents seront donc affectés de manière plus ou moins similaires, et tous auront une bonne connaissance de l'entrée en vigueur de la taxe.

290. En revanche, le pouvoir de négociation avec les chargeurs peut varier, et sera faible pour les plus petits transporteurs, qui n'offrent pas de services logistiques sur mesure et sont relativement interchangeables en termes de matériels.

291. Il est donc possible qu'en moyenne, une partie au moins de ces transporteurs locaux ne parviennent pas à répercuter totalement le surcoût, comme cela a pu être le cas de certaines augmentations de charges déjà subies ces dernières années (hausse du prix du carburant, augmentation du coût de la main d'œuvre, par exemple).

292. Il n'est pas possible de déterminer *ex ante* de manière certaine ce taux de répercussion, qui dépendra de l'exercice de libre concurrence entre les transporteurs, ainsi que de l'environnement concurrentiel qui prévaudra au moment du lancement éventuel de R- PASS.

⁵² $\frac{3\%}{1,7\%} = 177\%$, $\frac{4\%}{1,7\%} = 233\%$,

293. Pour avancer une hypothèse réaliste de taux de répercussion, un point de référence peut être celui de la LKW-Maut. Une étude ex-post⁵³ relative à cette taxe montre un phénomène relativement généralisé de répercussion des coûts de la taxe. Selon cette étude, 87 % des clients chargeurs disaient avoir accepté une répercussion au moins partielle, et deux tiers des transporteurs disaient avoir répercuté au moins 75 % de la taxe.

294. Selon une autre étude⁵⁴, la taxe mise en place en Belgique en 2016 aurait été répercutée à 85 % par les entreprises de transport à leurs clients. En sus, certains acteurs (hors transport) rencontrés ont indiqué que les transporteurs leur répercuteraient la taxe à 100 %.

295. Dans ce cadre, une hypothèse réaliste de répercussion pour les transporteurs alsaciens de dimension locale est celle d'un taux de répercussion à hauteur de 90 % du surcoût induit par la taxe R-PASS.

c) Impact potentiel sur la pérennité des entreprises et des emplois

296. L'impact correspondrait, dans le cas d'une répercussion à hauteur de 90 %, à un impact de 0,27 % à 0,34 % du chiffre d'affaires, qui continuerait à représenter une réduction substantielle de marge (16 à 21 % de perte en termes de résultat net).

297. Le tableau ci-dessous présente l'impact en termes de diminution de la marge nette réalisée en Alsace des acteurs qui déclarent leurs comptes.

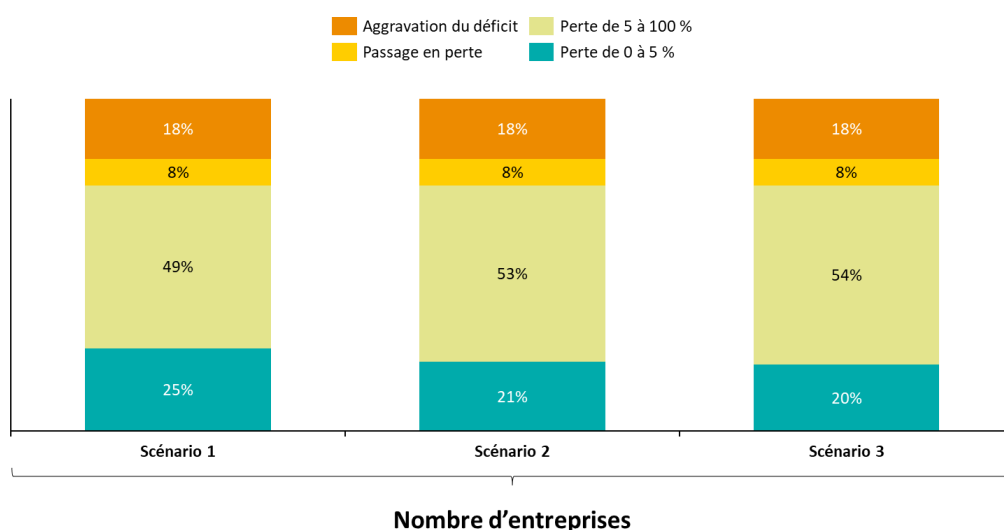
Tableau 22. Distribution de la perte de résultat net imputable à la taxe pour les entreprises de transport de dimension locale (impact calculé avec un taux kilométrique de 0,19 €)

Diminution du résultat net	Part des entreprises concernées par la diminution (en % du nombre d'entreprises)			Part des effectifs employés par les entreprises concernées par la diminution de résultat net		
	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3
Déjà en perte avant la taxe (aggravation du déficit)	18 %	18 %	18 %	17 %	17 %	17 %
> 100 % (= passage en perte)	8 %	8 %	8 %	14 %	15 %	15 %
50 à 100 %	4 %	5 %	6 %	7 %	7 %	7 %
20 à 50 %	14 %	17 %	18 %	14 %	18 %	18 %
10 à 20 %	17 %	14 %	13 %	19 %	17 %	15 %
5 à 10 %	15 %	17 %	17 %	13 %	15 %	15 %
0 à 5 %	25 %	21 %	20 %	17 %	12 %	12 %

⁵³ Etude sur les impacts socio-économiques de la LKW-Maut sur les entreprises allemandes et alsaciennes de Transport Routier de Marchandises – Direction Régionale de l'Équipement Alsace, 2007.

⁵⁴ The Economic Impacts of Road Tolls, Transport & Environment, 2017.

https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2021/07/2017_04_road_tolls_report_briefing.pdf



Source : Données Sirène, Diane, Esane et INSEE, traitement et estimations Deloitte Finance

298. La part des transporteurs de dimension locale dont la marge est déficitaire avant l'introduction de la taxe est de 18 %, ce qui confirme la différence dans la structure de résultat avec les transporteurs de dimension nationale, pour lesquels cette part n'était que de 9 %. Ces entreprises déficitaires en amont de la mise en place de la taxe R-PASS verront leur déficit s'aggraver.

299. S'agissant des autres entreprises dont la marge n'était pas négative, environ 8 % subiront une perte totale de leur résultat net dans les trois scénarios. Ces dernières représentent 14 à 15 % de l'emploi total de cette catégorie d'acteurs.

300. 49 % à 54 % des entreprises subiront une perte d'au moins 5 % de leur résultat net dans le scénario 1. Ces entreprises, subissant une perte d'au moins 5% de résultat net, représentent respectivement 53 % à 55 % de l'emploi total selon le scénario. Seules 25 % des entreprises représentant 17 % des emplois perdront moins de 5 % de leur résultat net dans le scénario 1, contre 20 % des entreprises représentant 12 % de l'emploi total dans le cas du scénario 3.

301. Les données sur le volume d'entreprises dans le secteur du transport de plus de 3,5t dans la Région Grand Est révèlent un ratio élevé de disparition/création d'entreprises, avec une dynamique de création nette d'entreprise, les faillites étant moins nombreuses que les créations (avec un nombre de faillite représentant en moyenne 72 % du montant des créations).

Tableau 23. Ratio entre le nombre de faillites et de création d'entreprises de transport entre 2021 et 2023 dans la Région Grand Est

Ratio faillites / inscriptions	
2023	1,00
2022	0,58
2021	0,58
Moyenne	0,72

Source : Données DREAL Grand-Est, Calculs Deloitte

302. Le fait que 18 % des entreprises de transport soient déjà déficitaires, indépendamment de la présence ou non de R-PASS, doit être interprété à la lumière de cette statistique. Il est habituel dans cette filière d'assister à de fréquentes disparitions-créations d'entreprises de petite taille.

D. Conclusion

303. L'appréciation du risque d'impact substantiel varie selon les types de transporteurs.

304. Pour les transporteurs de dimension nationale et internationale, deux facteurs apparaissent prépondérants sur l'impact :

- Le premier est celui du réseau taxé, puisque la répercussion sera plus difficile sur les axes secondaires présents seulement dans les scénarios 2 et 3, qui ne seront pas ou peu empruntés par leurs concurrents non-alsaciens et donc difficiles à intégrer à la base de coûts qui servira de base à la facturation aux chargeurs. Le choix du scénario 1 réduirait donc largement le risque. Toutefois, en plus de la concurrence sur les axes principaux avec les grands transporteurs, il y aurait également une concurrence avec les transporteurs locaux sur les axes secondaires (principalement sur les départementales). Sur ces axes secondaires, nous postulons ainsi une hypothèse de répercussion de 90 %.
- Le second est celui de la temporalité et de la communication : il sera important que les transporteurs puissent avoir l'information et le recul temporel nécessaire pour prendre en compte la taxe, d'une part, et que la communication soit suffisante pour que les chargeurs et les transporteurs concurrents l'incluent dans leurs anticipations.

305. Pour les transporteurs de dimension davantage locale, la nature des rapports de force avec les chargeurs et le degré parfois limité de sophistication de certaines entreprises fait courir le risque d'une répercussion seulement partielle, qui pourrait conduire une part non-négligeable des transporteurs à basculer en situation de déficit net. L'enjeu de répercussion est donc central.

306. Pour ces deux catégories d'acteurs, la question de la répercussion de cette taxe auprès de leurs clients chargeurs (essentiellement locaux) sera donc essentielle.

307. Le tableau ci-dessous récapitule les impacts estimés de la taxe R-PASS par type de transporteur selon les hypothèses de répercussion, par type d'acteur impacté, et ce, par scénario de taxation.

Tableau 24. Impacts estimés après répercussion selon le scénario d'impact et par type de transporteur (impacts calculés avec un taux de 0,19 €/km)

Type de transport	Répercussion au chargeur	Acteur impacté	Baisse de marge <u>résiduelle</u> du transporteur		
			Scénario 1	Scénarios 2	Scénario 3
Transport de dimension nationale et internationale	95 % sur les axes principaux, 90 % sur les axes secondaires	Chargeur	-1,5 %	-1,9 %	- 2 %
Transport de dimension locale	90 %	Chargeur	-16 %	-19 %	-20 %

Source : Données Sirène, Diane, Esane et INSEE, traitement et estimations Deloitte Finance

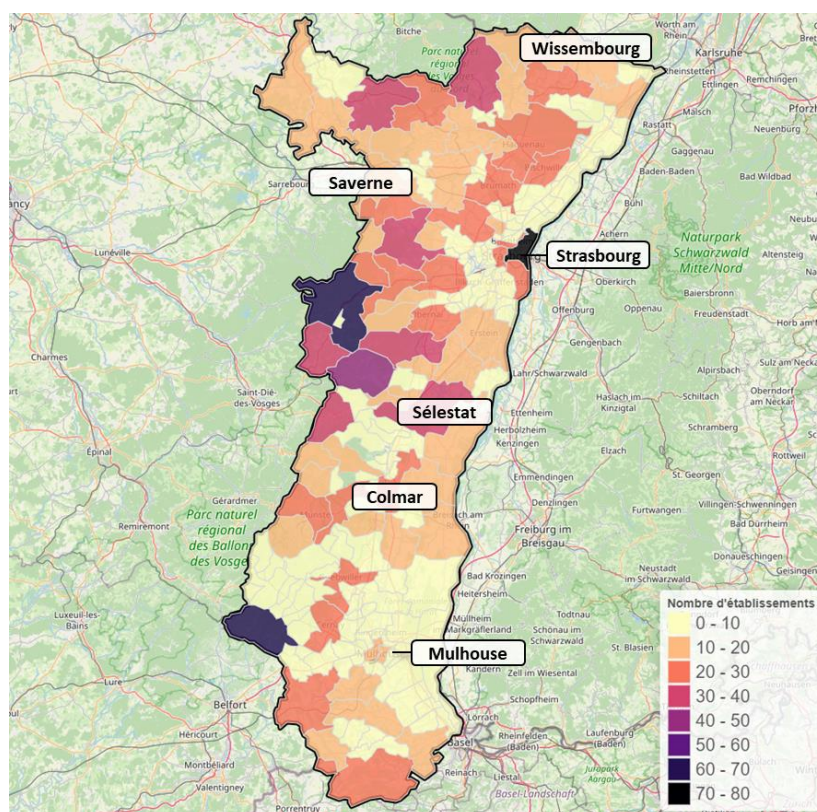
III. Une filière locale bois sensible qui s'inscrit dans une concurrence mondiale

A. Présentation de la filière et de ses enjeux

308. En Alsace, la filière bois représenterait 1 987 entreprises, soit 7 % du nombre total d'entreprises de la filière au niveau national et 0,6 % des entreprises présentes en Alsace et un effectif estimé de 11 138 personnes, soit 7 % de l'effectif national.

309. La filière bois est présente sur une grande partie du territoire alsacien puisqu'environ 77 % des communes alsaciennes accueillent au moins un établissement du secteur⁵⁵. Il existe des différences infraterritoriales avec une activité particulièrement intense dans la zone d'emploi de Molsheim-Obernai, et moins intense dans la zone d'emploi de Saint-Louis. La carte ci-dessous représente le nombre d'établissements de la filière bois établis dans chaque commune d'Alsace.

Figure 42. Carte des établissements de la filière bois en Alsace



Source : Données Sirène, traitement Deloitte Finance

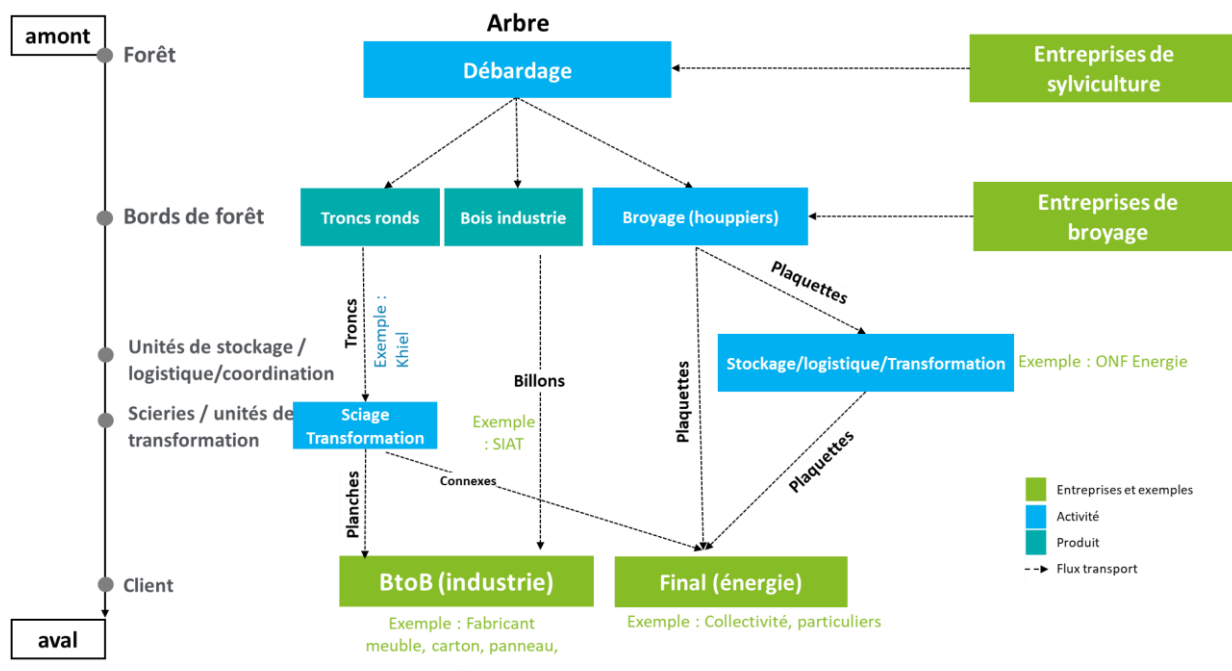
B. Estimation de l'impact imputable à la taxe R-PASS

310. L'importance relative des flux de transport, et la nature même de ces flux, varie selon que l'on considère la partie amont de la filière (transport du bois non-transformé et première transformation)

⁵⁵ INSEE, <https://www.insee.fr/fr/statistiques/1285888>

ou la partie aval (produits déjà transformés incluant du bois). Le schéma ci-dessous synthétise les relations de transport entre acteurs et les produits transportés.

Figure 43. Représentation synthétique des usages de transport dans la filière bois



311. L'analyse de l'impact de la taxe se fait en distinguant les flux de transport listés ci-dessous.

1) Transport d'engins de chantiers sur les sites forestiers par les entreprises de sylviculture

a) Impact brut de la taxe

312. Ces flux correspondent à des transports d'engins destinés à assurer l'exploitation forestière. Ils sont assurés par les entreprises d'exploitation forestière et sylvicole, le plus souvent en compte propre, dans le cadre du service qu'ils offrent aux propriétaires forestiers et à l'ONF. Il s'agit de transport sur de relativement courtes distances en général, exclusivement locales.

313. **Le coût estimé de la taxe est de l'ordre de 0,3 % du chiffre d'affaires des entreprises de sylviculture pour le scénario 1, et 0,6 % du chiffre d'affaires pour le scénario 2 et 3.** En cas de répercussion du coût du transport de 90 % par les entreprises de sylviculture sur le service de transport proposé aux propriétaires forestiers et à l'ONF, le surcoût résiduel varie entre 0,27 et 0,54 % de leur chiffre d'affaires. Avec un taux de marge du secteur de l'exploitation forestière en France de 5,2 %, la taxe représenterait une amputation de la marge nette variant entre 5,2 % et 10,5 % de la marge des entreprises de sylviculture. La capacité de répercussion de ces acteurs à leurs donneurs d'ordre est donc un point crucial.

314. Le tableau ci-dessous récapitule les fourchettes de coûts bruts estimés de la taxe selon le scénario, sur la base des données des entreprises rencontrées.

Tableau 25. Résumé des surcoûts bruts de la taxe estimés avec un taux de 0,19 €/km sur l'activité des entreprises rencontrées dans la filière bois (transport d'engins vers sites)

Scénario	Fourchettes de coût brut de la taxe par entreprise, pour les entreprises rencontrées	Equivalent en % du CA (avant répercussion)
Scénario 1	[695 € - 705 €]	[0,28 % - 0,34 %]
Scénarios 2&3	[1300 € - 1 500 €]	[0,60 % - 0,66 %]

Source : Données de flux de transport des entreprises rencontrées, Estimations Deloitte

b) Capacités de répercussion

315. Pour ces acteurs, l'appréciation des acteurs interrogés diverge quant à la répartition finale de ce coût.

316. Les entreprises sylvicoles craignent de ne pas être en position de répercuter ce surcoût aux propriétaires forestiers, et notamment auprès de l'ONF qui est le principal client. Cette crainte repose notamment sur le fait que les transactions relèvent d'appels d'offres publics, privilégiant souvent selon eux le moins-disant.

317. Mais dans le même temps, la fragilité économique des entreprises sylvicoles est connue des exploitants forestiers et de l'ONF, qui considèrent donc qu'ils seront amenés à accepter la répercussion du surcoût pour ne pas fragiliser l'équilibre économique de leurs fournisseurs de services.

318. L'hypothèse privilégiée est donc que **ce surcoût sera répercuté sur les propriétaires forestiers**, soit directement dans le cas des propriétaires privés, soit via l'intermédiaire de l'ONF, qui reverse aux communes forestières un pourcentage des recettes nettes de coûts, et qui diminuera donc ses remontées versements aux communes forestières dans l'hypothèse où le surcoût lui serait répercuté.

319. Les budgets relatifs aux travaux sylvicoles étant de l'ordre de 51 % des recettes, une augmentation de ces coûts de 0,3 à 0,6 % (qui correspond au poids de cette hausse dans le chiffre d'affaires des prestataires, et donc à la hausse de prix qu'ils pratiqueraient en répercussion de cette hausse de coût), la diminution relative des recettes pour les propriétaires forestiers en conséquence de la taxe de transport pourrait être comprise entre -0,27 % et -0,44 % selon les scénarios.

2) Transport d'engins de broyage sur les sites forestiers

320. Ces flux correspondent aux engins équipés de broyeur de la partie haute des arbres. Ils sont acheminés par des entreprises spécialistes sur les bords de forêt, pour broyer sur place et acheminer dans la foulée le bois transformé, en plaquette notamment. Ces engins de broyage n'étant pas des poids de transport de marchandises, ils ne sont donc pas dans le champ de la taxe et ne sont donc pas taxés.

3) Transport de bois ronds ou de tronçons depuis les sites forestiers vers les sites de sciage et première transformation ou vers les clients finaux (usage énergie)

a) Impact brut de la taxe

321. Ces flux concernent les produits issus des bords de forêt qui sont acheminés vers les différents utilisateurs tels que les scieries ou les clients finaux (énergie). Ces flux sont réalisés par des engins et sont le plus souvent assurés par des transporteurs spécialisés.

322. Le coût estimé de la taxe est de 0,18 % du chiffre d'affaires des entreprises d'exploitation forestière pour le scénario 1, et 0,29 % du chiffre d'affaires pour le scénario 2 et 3.

323. Le tableau ci-dessous récapitule les fourchettes de coûts bruts estimés de la taxe selon le scénario, sur la base des données des entreprises rencontrées.

Tableau 26. Résumé des surcoûts bruts de la taxe estimés avec un taux de 0,19 €/km sur l'activité des entreprises rencontrées dans la filière transport bois (sites forestiers vers première transformation)

Scénario	Fourchettes de coût brut de la taxe par entreprise, pour les entreprises rencontrées	Equivalent en % du CA (avant répercussion)
Scénario 1	[75 k€ - 207 k€]	[0,1 % - 0,6 %]
Scénarios 2&3	[223 k€ - 228 k€]	[0,2 % - 0,7 %]

Source : Données de flux de transport des entreprises rencontrées, Estimations Deloitte

324. En cas de répercussion du coût du transport de 90 % par les transporteurs spécialisés, le surcoût résiduel varie entre 0,16 et 0,26 % de leur chiffre d'affaires.

325. Avec un taux de marge du secteur de l'exploitation forestière en France de 5,2 %, la taxe représenterait une amputation de la marge nette variant entre 3 % et 5 % de la marge des acteurs. La capacité de répercussion de ces acteurs à leurs donneurs d'ordre est donc un point crucial.

b) Capacités de répercussion

326. Le bois est généralement acheté par les acteurs transformateurs auprès des propriétaires forestiers sur la base d'un coût total pour le transformateur incluant le transport. Autrement dit, à titre illustratif, un accord est trouvé sur un coût total de 100 € la tonne par exemple, qui inclut un coût de transport de 5 € et une rémunération de 95 € pour le propriétaire forestier.

327. Dans le cas où le coût du transport augmente de 2 € sous l'effet de la taxe, les propriétaires forestiers s'attendent à ce que les transformateurs, qui sont soumis à la concurrence de transformateurs nationaux s'alimentant auprès d'autres massifs, conservent leur objectif de coût d'achat total auprès des propriétaires forestiers de 100 €, ce qui reviendrait mécaniquement à une diminution de la rémunération des propriétaires forestiers de 2 € pour compenser la hausse du coût de transport.

328. Ce transfert de surcoût vers les propriétaires forestiers n'est toutefois possible que si les propriétaires forestiers ne peuvent pas écouler leur bois auprès d'autres acteurs non touchés par la taxe, par exemple des scieries situées côté vosgien, et qui n'utiliseraient pas les taxes alsaciennes.

329. Il existe une probabilité assez forte de répercussion du surcoût de transport vers les propriétaires forestiers (directement ou via l'ONF), mais avec un risque pour une partie des approvisionnements d'être mis en concurrence avec d'autres scieries. Nous considérons toutefois au titre d'une configuration de référence que **ce sont les propriétaires forestiers qui supporteraient le surcoût de transport associé aux transports depuis les massifs forestiers vers les sites de transformation**, sous la forme d'une baisse de la rémunération unitaire.

330. Selon les informations collectées, la part du transport dans le prix total d'achat du bois est de l'ordre de 10 %. L'augmentation de ce coût de l'ordre de 0,18 % à 0,29 % du chiffre d'affaires des

premiers transformateurs aurait un impact correspondant à une diminution relative des recettes des propriétaires forestiers de l'ordre de 1 % (scénario 1) ou 2,4 % (scénario 2 et 3), pour la partie du bois vendue en Alsace.

331. Il est à noter que cette baisse ne touchera que le bois vendu à des acteurs alsaciens, ou empruntant les routes alsaciennes. Les recettes en provenance d'autres acteurs seront inchangées.

4) Transport de planches ou de connexes depuis les sites de première transformation vers les clients industriels (deuxième et troisième transformation)

a) Impact brut de la taxe

332. Il s'agit du transport de produits issus de scieries, et qui sont ensuite vendues et acheminées soit à des grandes surfaces de bricolage et à des industriels fabriquant des produits à base de bois (s'agissant des planches), soit vers des clients énergie ou d'autres connexes destinés notamment aux industriels fabriquant des plaques, ou des industriels du papier, carton et autres produits à base de dérivés du bois (s'agissant des connexes).

333. **Le coût estimé de la taxe est de 0,12 % du chiffre d'affaires des transformateurs pour le scénario 1, et 0,18 % du chiffre d'affaires pour le scénario 2 et 3.**

334. Le tableau ci-dessous récapitule les fourchettes de coûts bruts estimés de la taxe selon le scénario, sur la base des données des entreprises rencontrées.

Tableau 27. Résumé des surcoûts bruts de la taxe estimés avec un taux de 0,19 €/km sur l'activité des entreprises rencontrées dans la filière bois (première transformation vers clients)

Scénario	Fourchettes de coût brut de la taxe par entreprise, pour les entreprises rencontrées	Equivalent en % du CA (avant répercussion)
Scénario 1	[103 k€ - 106 k€]	[0,08 % - 0,2 %]
Scénarios 2&3	[136 k€ - 177 k€]	[0,14 % - 0,3 %]

Source : Données de flux de transport des entreprises rencontrées, Estimations Deloitte

335. Dans l'hypothèse où ces coûts sont répercutés par les transporteurs aux sites de première transformation à hauteur de 90 %, **le coût résiduel de la taxe correspondrait à 0,11 et à 0,16 % du chiffre d'affaires pour les scénarios 1 et 2&3.**

336. Avec un taux de marge moyen des transformateurs en France de 6,8 %, la taxe représenterait une amputation de la marge nette variant entre 1,6 % et 2,4 % de la marge des premiers transformateurs du bois. L'impact final sur la marge des acteurs dépendra toutefois de leurs capacités de répercussion à leurs clients.

b) Capacités de répercussion

337. Les acteurs de la première transformation ont des clients majoritairement situés hors d'Alsace. Ces acteurs peuvent donc se fournir alternativement auprès de scieries situées hors d'Alsace. Ces clients mettent ainsi en concurrence les scieries sur la base d'un cours de marché du bois, de dimension nationale voire mondiale, et font leurs choix sur la base d'un prix « transport compris ».

338. Dans ces conditions, les acteurs estiment, ce qui paraît crédible au vu des caractéristiques du marché, que **le coût ne pourra que très difficilement être répercuté aux clients**. Le surcoût devrait donc rester à la charge des acteurs de la première transformation.

339. Cette absence de répercussion est d'autant plus préoccupante pour les acteurs consultés lors des concertations que la question des trajets à vide représente un véritable enjeu pour la filière bois. En effet, le bois est généralement collecté dans des zones rurales ou forestières, tandis que les sites de transformation (produits finis ou semi-finis) se trouvent majoritairement en zones urbaines ou industrielles. Une fois la livraison effectuée, il est fréquent qu'aucune marchandise ne soit disponible pour le trajet retour vers les zones d'exploitation, ce qui accroît significativement la fréquence des retours à vide. Ce phénomène est d'autant plus marqué que certains véhicules, tels que les grumiers ou les plateaux bois, sont spécialisés et ne peuvent transporter d'autres types de chargement.

340. Dans ce contexte, la mise en place de la taxe risque d'aggraver cette inefficacité, si aucune solution d'optimisation n'est apportée. L'absence de mesures telles que la mutualisation du transport, l'utilisation de plateformes numériques de mise en relation entre transporteurs et chargeurs, la diversification des chargements ou encore le recours à la logistique inversée, renforcerait le poids économique et environnemental des trajets à vide.

5) Transport depuis les sites de production de deuxième transformation et suivantes vers leurs clients finaux

a) Impact brut de la taxe

341. Ces flux sont des flux classiques de transport de produits transformés vers les clients finaux. La configuration de marché et les échanges avec les acteurs ont permis de conclure que les industriels de la seconde transformation ne subiront pas les surcoûts de transport sur leurs acheminements. Dès lors, ils seront uniquement concernés par l'augmentation de leurs achats de transport aval sur la partie utilisant le réseau alsacien.

b) Capacités de répercussion

342. Si l'on retient une concurrence de dimension nationale, les capacités de répercussion de ce surcoût seront limitées et le surcoût devra vraisemblablement être absorbé par les acteurs alsaciens, mais il sera d'ampleur négligeable (0,01 % du chiffre d'affaires pour le scénario 1, et 0,02 % du chiffre d'affaires pour le scénario 2 et 3).

C. Les conséquences prévisionnelles de cet impact sur la pérennité des entreprises et les emplois

343. Le tableau ci-dessous récapitule les impacts estimés de la taxe R-PASS par flux de transport, par type d'acteur impacté, et ce, par scénario de taxation.

Tableau 28. Impacts estimés par le scénario d'impact et par type d'acteurs de la filière bois, en fonction des types de transport (impacts calculés avec un taux de 0,19 €/km)

Type de transport	Répercussion au client par l'acteur à l'origine du transport	Acteur impacté	Impact, en % du chiffre d'affaires de l'acteur impacté (ou des recettes pour les propriétaires forestiers)	
			Scénario 1	Scénarios 2 et 3

Transport des engins vers les massifs forestiers	100 %	Propriétaires forestiers	-0,27 % recettes	-0,44 % recettes
Transport depuis les massifs vers les transformateurs	100 %	Propriétaires forestiers	-1 % recettes	-2,4 % recettes
Transport depuis les premiers transformateurs vers les clients industriels et finaux	0 %	Premiers transformateurs (scierie)	-0,11 % CA	-0,16 % CA
Transport depuis les premiers clients industriels vers les clients finaux	0 %	Seconds transformateurs	Négligeable	Négligeable

Source : Données Sirène, Diane, Esane et INSEE, traitement et estimations Deloitte Finance

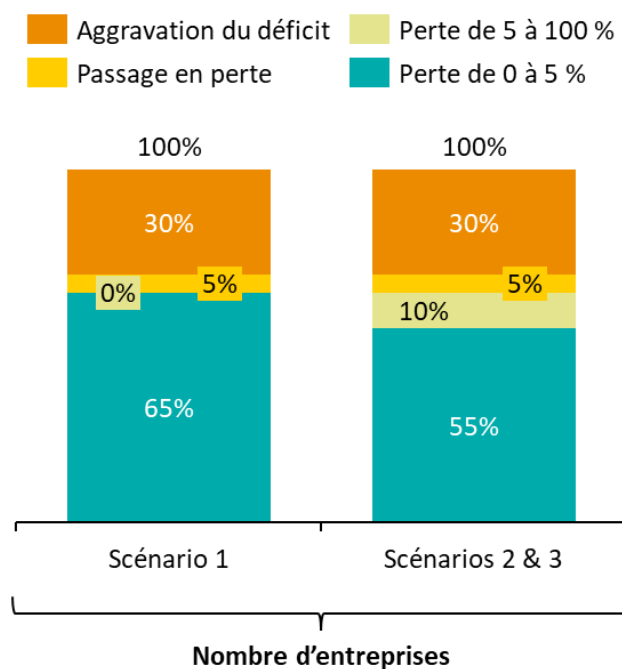
344. Ainsi, selon le scénario de taxation, le coût de la taxe serait compris entre -0,11 % et -0,16 % du chiffre d'affaires des premiers transformateurs, et entre -1,27 % et -2,8 % des recettes des propriétaires forestiers selon le scénario de taxation.

345. Pour les acteurs de la première transformation, l'impact moyen en termes de marge nette se situerait entre 1,6 et 2,4 % de leur résultat net selon le scénario de taxation.

346. A partir de ces projections par type d'acteur et de la base de données des entreprises de la filière qui déclarent leurs comptes, il est possible d'extrapoler les impacts à l'échelle de toute l'Alsace pour les entreprises qui n'arriveront pas à répercuter le surcoût. Le tableau ci-dessous présente la distribution de la perte imputable à la taxe, exprimée en pourcentage du résultat net réalisé en Alsace, en fonction des scénarios de réseau taxé.

Tableau 29. Distribution de la perte de résultat net imputable à la taxe pour les entreprises de sciage et première transformation, selon le scénario (impact calculé avec un taux kilométrique de 0,19 €)

Diminution du résultat net	Part des entreprises concernées par la diminution (en % du nombre d'entreprises)		Part des effectifs employés par les entreprises concernées par la diminution de résultat net	
	Scénario 1	Scénarios 2&3	Scénario 1	Scénarios 2&3
Déjà en perte avant la taxe (aggravation du déficit)	30 %	30 %	43 %	43 %
> 100 % (= passage en perte)	5 %	5 %	<1 %	<1 %
50 à 100 %	0 %	0 %	0 %	0 %
20 à 50 %	0 %	0 %	0 %	0 %
10 à 20 %	0 %	0 %	0 %	0 %
5 à 10 %	0 %	10 %	0 %	2 %
0 à 5 %	65 %	55 %	57 %	55 %



Source : Données Sirène, Diane, Esane et INSEE, traitement et estimations Deloitte Finance

347. En particulier, si l'on se concentre sur les entreprises de la première transformation, 30 % d'entre elles sont déjà en déficit avant la mise en place de la taxe. Celle-ci aggravera donc ce déficit.

348. Les entreprises alsaciennes dont la marge est positive avant la taxe perdront de la marge en raison de la taxe R-PASS. Cette perte de marge est plus ou moins importante selon le scénario de taxation. Dans le secteur du sciage et de la première transformation, 5 % des entreprises subissent une perte totale de marge dès le scénario 1 de taxation. Ces entreprises emploient moins d'1 % de l'effectif alsacien du secteur.

349. L'essentiel des entreprises perdra toutefois 0 à 5 % de leur résultat net : dans le scénario 1, il s'agit de 65 % des entreprises qui emploient 57 % de l'effectif alsacien. Cette part est de 55 % des entreprises dans le scénario 2 et 3, et pour lesquelles l'emploi représente 55 % du total.

IV. Une filière amidonnerie robuste, sujette à une concurrence inter-sites au sein de grands groupes

A. Présentation de la filière et de ses enjeux

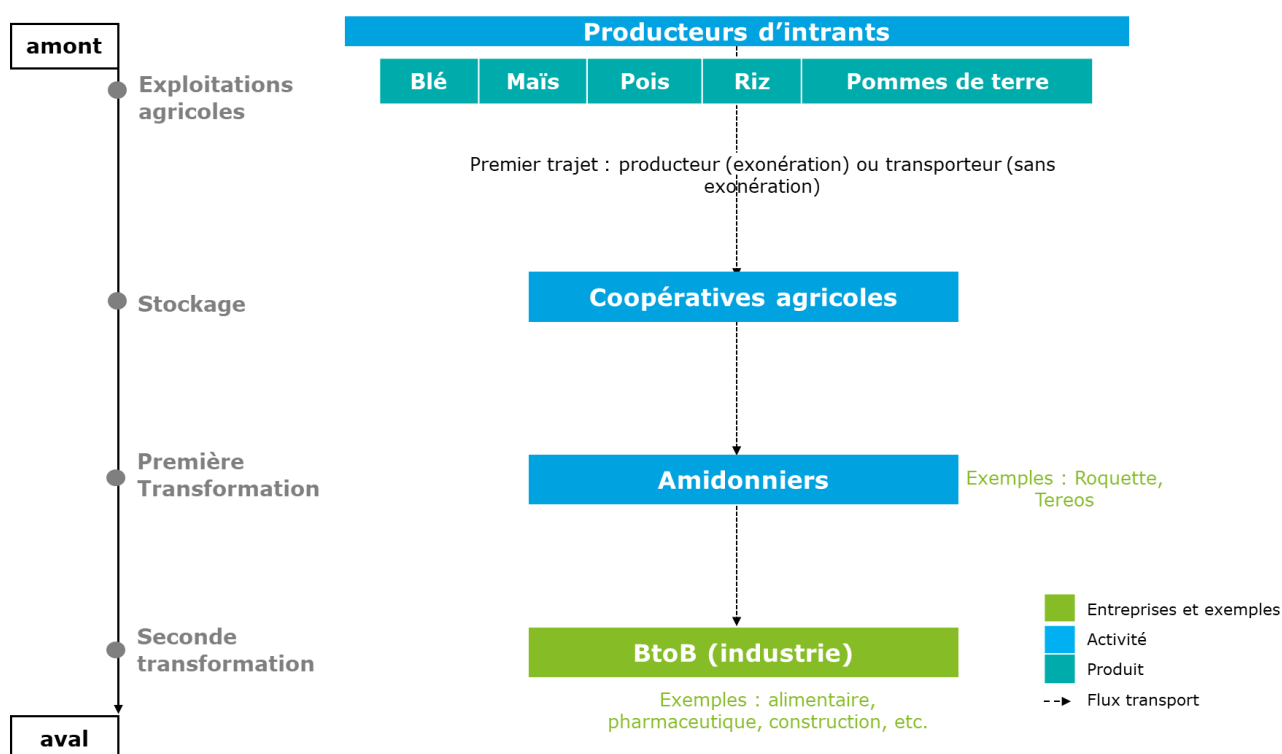
350. La filière amidonnerie englobe un ensemble d'activités dédiées à l'extraction et la transformation de l'amidon. Le métier d'amidonnier, ancré dans le patrimoine industriel français, repose sur la séparation de l'amidon d'autres constituants végétaux pour produire des ingrédients variés et adaptés à divers secteurs aussi bien dans les secteurs alimentaires que non alimentaires. Pour ce faire, la filière valorise 5,9 Mt de matières premières, principalement issues du sol français (97 %).

351. La filière de l'amidonnerie en France se distingue par le fait qu'elle est fortement concentrée autour de 4 acteurs majeurs : ADM, Cargill, Roquette, Tereos qui emploient directement et indirectement près de 16 000 personnes avec un chiffre d'affaires généré de près de 3,3 Mrds€ en 2022, avec une large part (75 %) destinée à l'export. En Alsace, Roquette et Tereos sont présentes avec des sites industriels localisés à Beinheim et Marckolsheim. Ces deux sites alsaciens emploient environ 600 personnes, soit 12 % de l'effectif total du secteur en France.

352. Lors des échanges avec les acteurs, ces derniers ont mis en avant la forte concurrence intra-groupe qui existe au sein de la filière. En effet, les amidonniers sont en concurrence, non seulement entre acteurs n'appartenant pas au même groupe, mais également entre acteurs du même groupe opérant sur le territoire et susceptibles d'être utilisés en substitut pour servir la demande nationale et internationale. Selon les acteurs, cette concurrence rendrait difficile pour les acteurs alsaciens potentiellement impactés de répercuter tout ou partie du surcoût potentiel, dans un contexte d'augmentation des coûts de transport (GCO) et de production, en particulier les coûts de l'énergie.

B. Estimation de l'impact imputable à la taxe R-PASS et de la distorsion de concurrence induite

353. Le schéma ci-dessous synthétise les relations de transport entre acteurs et les produits transportés.

Figure 44. Représentation synthétique des usages de transport dans la filière amidonnerie

Source : Deloitte, sur la base des entretiens avec les acteurs de la filière

1) Transport depuis les coopératives agricoles ou producteurs vers les amidonniers

354. Lorsque les agriculteurs transportent eux-mêmes leur récolte du champ à l'organisme de stockage, et qu'il s'agit du premier trajet, ils sont exemptés de la taxe. En revanche, si le transport est effectué par des transporteurs ou pris en charge par les industriels eux-mêmes, l'exemption ne s'applique pas.

355. La part du trafic affectée par la taxe dans le trafic réalisé en Alsace est estimée à 50 % pour le scénario 1, 70 % pour le scénario 2 et 91 % dans le scénario 3.

356. Selon les échanges avec les acteurs de la filière, le coût du transport entre les exploitations ou coopératives vers les sites des amidonniers est le plus souvent réalisé par des entreprises prestataires de transport dont le coût est porté par les fournisseurs de céréales qui livrent une marchandise « franco de port ».

357. Si l'on considère que les transporteurs répercuteront une partie du surcoût (90 % selon nos hypothèses), celui-ci sera d'abord supporté par les producteurs de céréales (individuels ou en coopérative) qui tenteront ensuite de le répercuter à leurs clients amidonniers.

358. Au vu des relations de long-terme établies entre les amidonniers et les producteurs de céréales, nous retenons l'hypothèse selon laquelle le surcoût sera finalement supporté par les amidonniers..

2) Transport depuis les sites des amidonniers vers leurs clients

a) Impact brut de la taxe

359. Les sites alsaciens des amidonniers rayonnent bien au-delà de l'Alsace en termes de clientèle, avec des livraisons dans beaucoup d'autres départements français mais également pour une large part à l'export, notamment vers l'Allemagne ou l'Autriche.

360. Ce rayonnement explique que la part du trafic entre les sites et leurs clients réalisée en Alsace n'est que de 36 %.

361. Parmi ces kilomètres parcourus en Alsace, par les acteurs de la filière amidonnerie, la part de la distance sur le réseau taxé est estimée à 50 % dans le scénario 1, 59 % pour le scénario 2, et 62 % dans le scénario 3. Parmi les routes appartenant au réseau taxable, les acteurs empruntent majoritairement l'A35 dans leurs expéditions. Les routes départementales sont peu empruntées, ce qui explique l'absence de différence significative entre les trois scénarios.

362. Le fait qu'une large partie des trajets soit extra-alsaciens, couplée à l'usage relativement limité du réseau taxé, limite l'exposition à la taxe à au maximum 20 %⁵⁶ de l'ensemble des kilomètres parcourus dans le cas où l'on considère le scénario de réseau taxé le plus étendu (scénario 3).

363. Au niveau du secteur « Travail des grains-fabrication de produits amylacés », le coût du transport est estimé à 5,2 % du chiffre d'affaires. L'affectation du coût de transport à hauteur de 12,5 % (soit le coût de la taxe rapportée au coût total d'un kilomètre), sur une part du trafic de l'ordre de 20 %, conduit à **un surcoût équivalent à 0,13 % du chiffre d'affaires**.

364. Les calculs menés sur les données fournies par les acteurs du secteur en Alsace conduisent à estimer l'impact du surcoût imputable à R-PASS à des montants équivalents à 0,05 à 0,07 % du chiffre d'affaires des entités concernés dans les trois scénarios respectifs de taxation.

365. Les montants en jeu sont toutefois significatifs et sont compris entre 130 000 €/an et 272 000 €/an selon les acteurs et les scénarios.

366. Une autre façon de représenter l'impact de la taxe est de l'exprimer en coût à la tonne, par rapport au prix moyen des produits en question. Le surcoût serait de l'ordre de 20 € pour une tonne de produits, pour un prix moyen à la tonne estimée entre 700⁵⁷ et 900⁵⁸ € selon les sources publiquement disponibles.

b) Capacités de répercussion

367. Selon les dires des acteurs, ce surcoût serait très difficilement répercutable aux clients. En effet, la concurrence est de dimension nationale, voire internationale, et les clients mettent en concurrence les prestataires en privilégiant la dimension du prix. Tout surcoût qui serait répercuté par les sites alsaciens alors que les prix des concurrents resteraient inchangés risquerait donc de détourner les clients vers d'autres fournisseurs ne supportant pas la taxe.

⁵⁷Conférence de presse annuelle de l'Union française des industries des cartons, papiers et celluloses (Copacel) du 23 mars 2022. <https://apasec.net/articles/15/04/2022/Amidon-une-inflation-qui-affecte-le-secteur-du-papier-70647/>

⁵⁸ Données d'exportation issues des douanes départementales françaises, 2022.

368. Pour apprécier ce risque, nous avons procédé à une comparaison des coûts de livraison intra-France, par département, entre les sites alsaciens et les sites concurrents français les plus proches.

369. Les coûts de transport sur l'ensemble des destinations des livraisons augmenteraient en moyenne d'1 % pour les acteurs alsaciens dans le scénario 1, soit 0,03 à 0,04 % du prix de vente⁵⁹. Pour les concurrents les plus proches, cette augmentation serait équivalente à 0,1 % de leurs coûts totaux de transport supportés dans le même scénario, puisqu'ils n'empruntent que marginalement les routes situées en Alsace (soit 0,003 % du prix de vente). Au vu de l'importance relative du coût de transport, il paraît peu probable que cette différence décide un client à changer de fournisseur.

370. La simulation menée ne corrobore donc pas de manière évidente les craintes des acteurs : le caractère très faible du surcoût, couplé au surcoût de transport que représenterait un changement de site fournisseur, constituerait probablement un frein au changement de fournisseur par les clients.

371. Il est cependant retenu, à titre de précaution, que les entreprises situées en Alsace ne pourraient pas répercuter la taxe et subiraient ainsi le surcoût imputable à la taxe sous la forme d'une baisse de leurs marges, en vue de maintenir les prix inchangés et de ne pas risquer un déficit de compétitivité et la perte de marché.

C. Les conséquences prévisionnelles de cet impact sur la pérennité des entreprises et les emplois

372. A partir de ces projections, il est possible de déterminer les impacts sur la marge des acteurs lorsque ces derniers n'arrivent pas à répercuter le surcoût.

373. L'impact sur le résultat net est estimé en tenant compte d'un taux de marge issu des données de l'INSEE et égal à 5,2 % (résultat net ramené au chiffre d'affaires)⁶⁰. Dans ces conditions, les estimations font état d'une perte de résultat net de 1 % en moyenne dans le scénario 1, 1,3 % dans le scénario 2, et de 1,4 % dans le scénario 3.

374. Le tableau ci-dessous récapitule ces résultats.

Tableau 30. Bilan de l'impact avant et après répercussion, en pourcentage du CA et de la marge nette (amidonniers) (impacts calculés avec un taux de 0,19 €/km)

Scénario	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3
Surcoût de la taxe, en % du CA, avant répercussion (A)	0,05 %	0,07 %	0,07 %
Taux de répercussion estimé (B)		0 %	
Surcoût de la taxe, en % du CA, après répercussion (C=A*(1-B))	0,05 %	0,07 %	0,07 %
Taux de marge nette moyen du secteur retenu (D)		5,2 %	
Impact moyen de la taxe, en % de la marge nette, après répercussion (E=C/D)	1 %	1,3 %	1,4 %

Source : Données des acteurs rencontrés, estimations Deloitte

⁵⁹ Sur la base d'un prix de vente estimé à 800 €/tonne.

⁶⁰ Le calcul a été fait sur le secteur global de la fabrication de grains et de produits amylacés, code INSEE 106, ce, en raison du secret statistique sur le secteur de la fabrication de produits amylacés. Données 2021.

V. La filière vitivinicole alsacienne, une filière importante dans l'économie alsacienne mais qui fait face à une crise multifactorielle

375. La filière vitivinicole française, qui regroupe les activités de viticulture (culture de la vigne visant la production de raisin) et de viniculture (les activités de production du vin), est une filière d'excellence qui participe au rayonnement de la France dans le monde. Toutefois, elle traverse depuis plusieurs années une crise provoquée par de multiples facteurs : le changement climatique qui affecte les vignobles et donc la production du raisin, une baisse de la consommation du vin, une baisse des exportations en volume sous l'effet de la concurrence exacerbée des vins italiens et espagnols notamment.

376. Selon les professionnels du secteur⁶¹, cette crise multifactorielle que traverse la filière « suscite de fortes inquiétudes pour son avenir ». De nouvelles projections réalisées à la demande de la filière font redouter une contraction de 20 % du marché du vin sur les 10 prochaines années, avec des conséquences sociales importantes. Les tensions récentes dans le bassin bordelais notamment ont mis en évidence une réalité à deux vitesses au sein de la filière, avec des performances commerciales et financières solides des vins premium, qui bénéficie du dynamisme des vins français à l'exportation et d'un positionnement prix élevé, et des difficultés pour les producteurs et négociants de vins d'entrée de gamme, qui subissent à la fois la baisse de la consommation et la concurrence de vins en vrac d'origine étrangère, conduisant à d'importantes surproductions et de très faibles rentabilités pour les exploitations viticoles et les intermédiaires.

377. La mise en place d'une taxe en Alsace où la filière est bien implantée amplifie les inquiétudes exprimées par les acteurs locaux.

A. Présentation de la filière vitivinicole et de ses enjeux

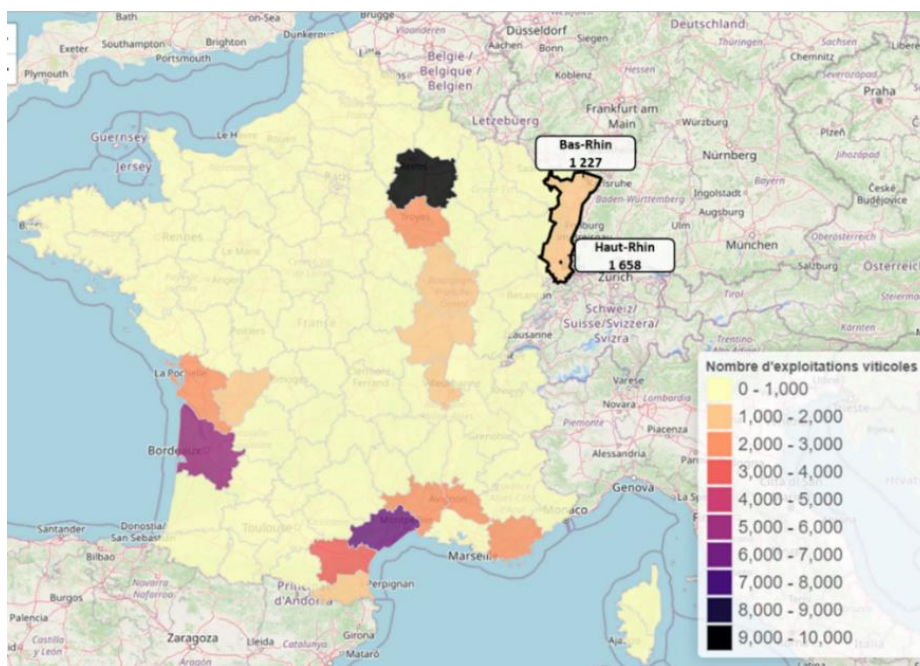
1) La filière viticole et ses enjeux

378. La filière viticole permet, grâce aux plants de vigne exploités par les viticulteurs, de produire le raisin nécessaire à la production du vin. Elle est donc l'élément moteur de la filière vin, et conditionne la création de richesse et son rayonnement.

379. L'Alsace est l'un des bassins importants de la filière vitivinicole. En effet, sur les 59 032 exploitations viticoles françaises en 2020, le territoire alsacien en possède 2 885, soit près de 5 %. Plus précisément, le Haut-Rhin possède 1 658 exploitations viticoles (2,8 % du total français) et le Bas-Rhin en possède 1 227 (2,1 % du total français).

⁶¹ CNIV (Comité National des Interprofessions des Vins à appellation d'origine et à indication géographique), Vin et Société, UM Vin.

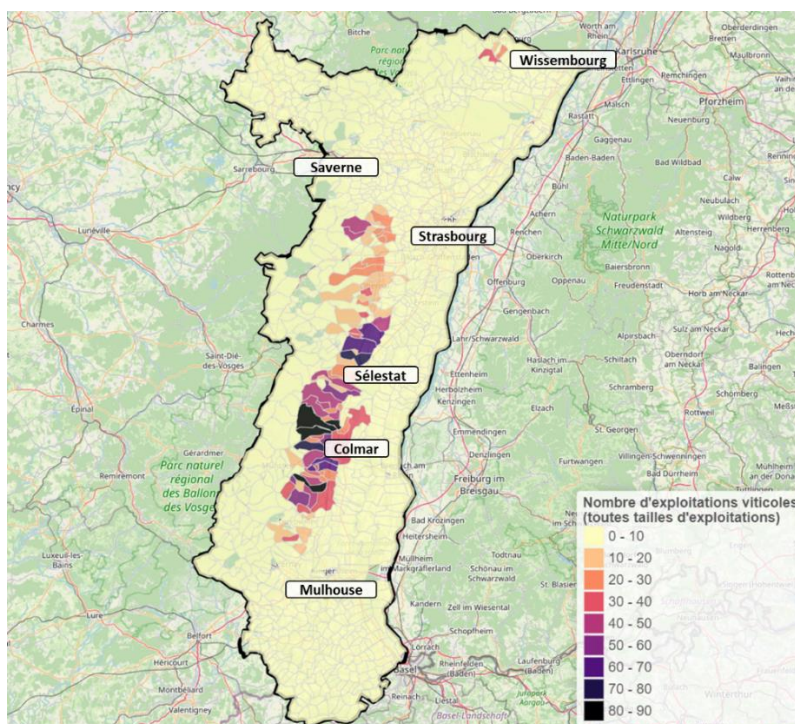
Figure 45. Nombre d'exploitations viticoles en Alsace



Source : Données RGA 2020, traitement Deloitte Finance

380. Dans le secteur agricole alsacien, la viticulture est prédominante puisqu'elle représente 32 % du volume d'exploitations agricoles toutes productions confondues. 20 % des communes alsaciennes comptent au moins une exploitation viticole, avec la commune de Pfaffenheim dans le Haut-Rhin qui enregistre le plus grand nombre d'exploitations (86).

Figure 46. Nombre d'exploitations viticoles par commune en Alsace

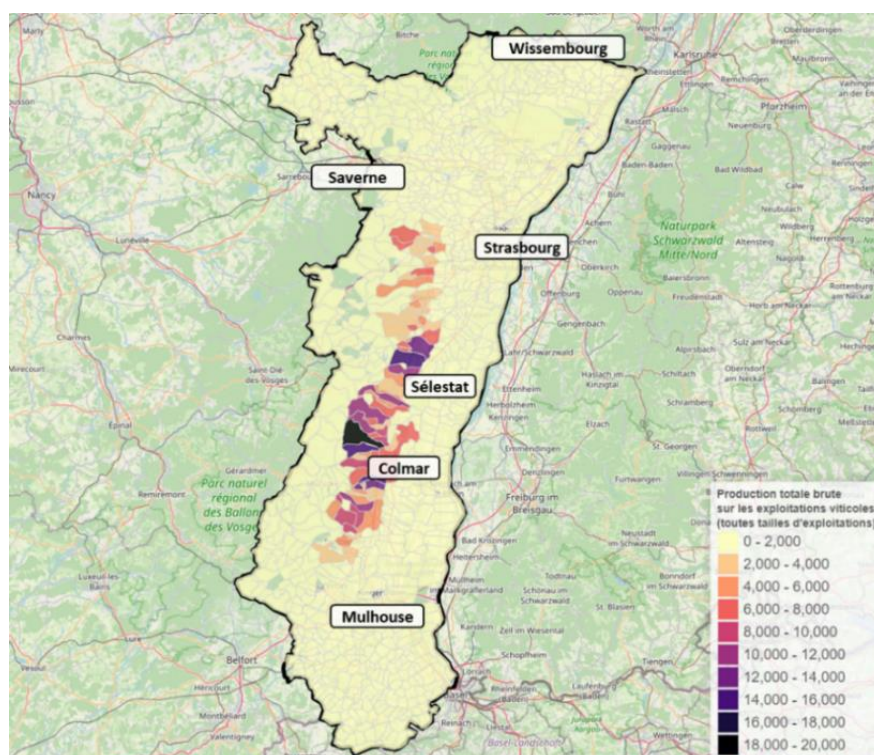


Source : Données RGA 2020, traitement Deloitte Finance

381. Au niveau géographique, comme le montre la figure ci-dessus, ces exploitations viticoles alsaciennes se concentrent sur les communes essentiellement situées au cœur de la région, comme le montre la figure ci-dessous.

382. Les exploitations viticoles alsaciennes ont une Production Brute Standard (PBS) qui s'élève à 489 M€, et représentent 40 % de la Production Brute Standard du secteur agricole alsacien, contre 19 % pour cette spécialisation au niveau national, soulignant ainsi le rôle économique clé de la viticulture dans le territoire. La commune de Kaysersberg Vignoble, qui regroupe 85 exploitations, représente à elle seule 18,5 M€ de PBS. La figure ci-dessous illustre la répartition de la PBS viticole sur le territoire alsacien.

Figure 47. Production totale brute par commune en Alsace (en k€)



Source : Données RGA 2020, traitement Deloitte Finance

383. En termes d'effectifs employés, le secteur viticole représente 4 934 ETP (avec en moyenne 1,5 ETP par exploitation) contre 9 239 ETP dans le reste du secteur agricole. Le secteur viticole représente ainsi 35 % des emplois agricoles en Alsace.

2) La filière vinicole et ses enjeux

384. Le raisin qui est produit dans les vignobles est ensuite transformé en vue de la production du vin. Pour ce faire, divers acteurs interviennent : des négociants, des coopératives agricoles et des producteurs de vin. L'activité de ces trois catégories d'acteurs peut également être intégrée : les acteurs qui font du négoce ou les coopératives agricoles peuvent également produire du vin.

385. Les activités et acteurs inclus dans cette définition dans le cadre de l'étude sont :

- La fabrication du vin raisin, essentiellement de vins effervescents et la vinification,
- La fabrication de cidre & vin fruit.

386. Les codes NAF⁶² correspondant à une telle définition sont présentés dans le Tableau 31 ci-dessous.

Tableau 31. Codes NAF associés à la filière vinicole

Division	Code NAF	Libellé
FABRICATION VIN RAISIN	11.02A	Fabrication de vins effervescents
	11.02B	Vinification
FABRICATION CIDRE & VIN FRUITS	11.03Z	Fabrication de cidre et de vins de fruits

Source : INSEE, tableau Deloitte Finance

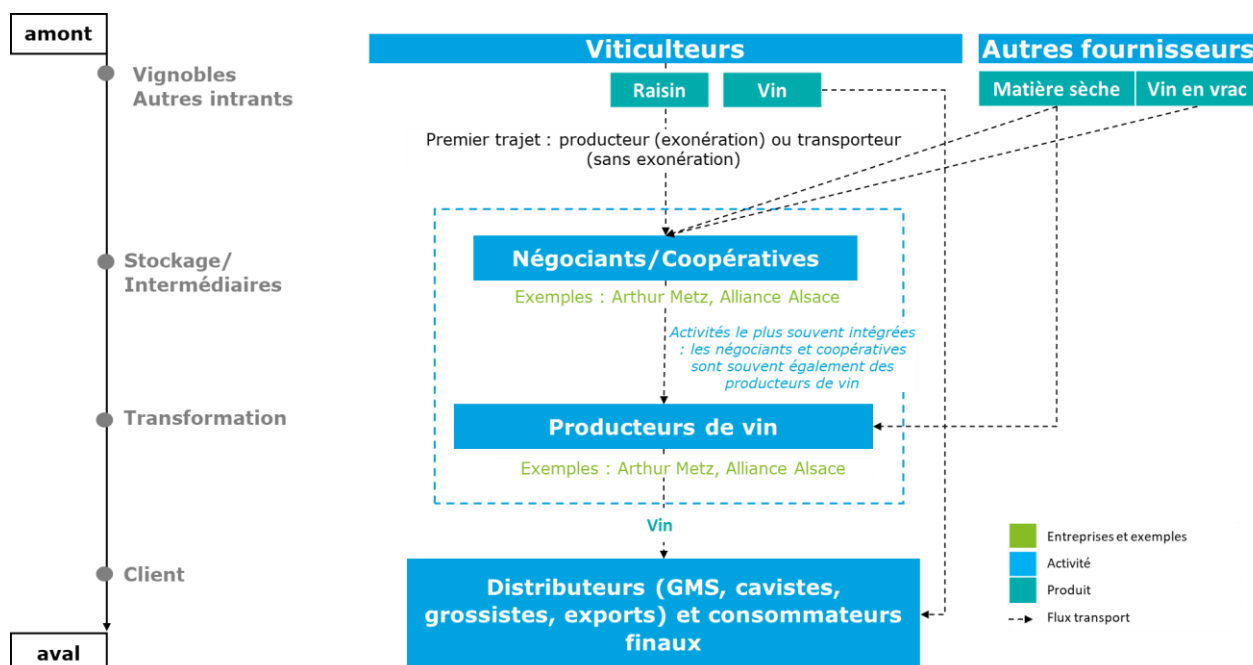
387. Selon cette définition, les acteurs situés en Alsace représenteraient 68 entreprises et 100 établissements, générant 1 979 emplois en équivalent temps plein, pour un chiffre d'affaires total estimé de 928 M€.

B. Estimation de l'impact imputable à la taxe R-PASS

388. Les entretiens avec les acteurs vitivinicoles dans le cadre de la concertation nous ont permis de comprendre les usages du transport au sein de la filière et d'en schématiser les flux.

389. Le schéma ci-dessous synthétise les relations de transport entre acteurs et les produits transportés.

Figure 48. Représentation synthétique des usages de transport dans la filière vitivinicole



Source : Représentation Deloitte

⁶² Nomenclature d'Activités Française

390. Néanmoins, nous n'avons pas pu obtenir auprès de ces acteurs des données détaillées sur leurs trajets réels. Les informations globales et données déclaratives partagées par ces derniers n'ont donc pas permis d'estimer l'impact de la taxe de manière précise.

391. Nous discutons toutefois ci-après, pour chaque type de flux, les possibilités de répercussion fondées sur les discussions et des données publiques sur la situation des acteurs qui ont pu être collectées.

1) Transport du raisin, du vin en vrac ou du vin déjà conditionné vers les négociants ou producteurs

392. Nous n'avons pas pu collecter d'informations suffisantes pour estimer les impacts de la taxe sur ce flux. Nous discutons toutefois la nature du flux et les capacités estimées de répercussion des acteurs.

393. La chaîne verticale du vin a comme point de départ les exploitations viticoles. Les viticulteurs ont le choix entre produire eux-mêmes du vin à partir de leurs raisins, les amener à une coopérative, ou encore les vendre à des acteurs négociants qui produiront le vin. Plusieurs modèles d'intégration verticale coexistent, la production de vin pouvant intervenir chez les viticulteurs, au niveau de la coopérative, ou à celui des négociants. Certains négociants peuvent également réceptionner du vin en vrac ou déjà conditionné, et en produire. Lorsqu'ils réceptionnent du vin déjà conditionné, ces produits transitent par leurs sièges ou lieux de dépôt, avant de repartir en livraison vers les clients finaux.

394. Le premier trajet entre l'exploitation et le premier intermédiaire est exonéré, s'il est effectué par le viticulteur lui-même. Ce n'est pas le cas si c'est un transporteur qui assure ce trajet et/ou si c'est le négociant par exemple qui organise l'approvisionnement. La taxe créerait ainsi une distorsion de concurrence entre les négociants, qui supporteraient la taxe sur ce premier trajet, et les producteurs intégrés à l'amont avec une exploitation viticole et en assureraient eux-mêmes le transport, qui en seront exonérés.

395. L'activité de production nécessite non seulement la transformation du raisin en vin, mais également de procéder à l'embouteillage du vin en vue de son acheminement vers les clients finaux. A cette fin, les producteurs réceptionnent des produits dits semi-finis (ou la matière sèche) qui sont essentiellement des bouteilles vides, des cartons, des bouchons et capsules, des étiquettes, etc. Ces produits peuvent provenir de la France ou de l'étranger et les camions qui les transportent empruntent également les routes sujettes à la taxe.

396. Il est délicat d'apprécier, en l'absence de données détaillées, la façon dont le surcoût de transport depuis les exploitations qui ont recours à des transporteurs sur ce premier trajet vers les intermédiaires serait réparti entre les exploitants et les intermédiaires. Classiquement les intermédiaires purs ont des marges limitées, qui les conduisent à ne pas pouvoir assumer seuls des surcoûts systématiques. Le plus probable est donc qu'une partie de ce surcoût soit également supporté par les exploitants.

397. La capacité de répercussion des exploitants peut s'apprécier en fonction de la situation économique de la viticulture alsacienne. Le terroir a subi en 2023 un recul global de ses ventes (presque 5 %), à l'exception du crémant⁶³. Ce recul est plus fort sur le marché de l'export.

⁶³ INSEE, Bilan économique 2023 – Grand Est.

398. Les difficultés apparaissent dans un contexte de concurrence entre les vins d'Alsace et ceux issus d'autres régions viticoles françaises et étrangères (Espagne, Italie), qui ne seront pas soumis au surcoût engendré par la taxe lors de livraisons à des clients situés en dehors de l'Alsace, créant ainsi des distorsions de concurrence imputables à R-PASS.

399. Les exploitants alsaciens non exonérés sur ce premier trajet pourraient donc être en mesure d'absorber une petite partie du surcoût, s'il était limité, sans remettre en cause la pérennité des exploitations.

400. Malgré cette possibilité d'absorption par les exploitants alsaciens non intégrés, il subsisterait entre acteurs alsaciens, une distorsion de concurrence entre ces derniers, les négociants, qui supporteront tout ou partie de la taxe sur le premier trajet, et les producteurs intégrés à l'amont avec une exploitation viticole et en assureraient eux-mêmes le transport, qui en seront exonérés.

2) Trajet depuis les négociants ou producteurs de vin vers leurs clients

Nous n'avons pas pu collecter d'informations suffisantes pour estimer les impacts de la taxe sur ce flux. Nous discutons toutefois la nature du flux et les capacités de répercussion des acteurs.

401. Les produits partent par la suite depuis les producteurs et négociants vers leurs clients qui sont soit des enseignes de la grande distribution, leurs propres points de vente ou à l'export.

402. Les négociants pourraient donc supporter à la fois une partie du surcoût des flux amont (depuis les viticulteurs) et du surcoût des flux aval (vers les distributeurs). En l'absence de données détaillées des trajets des acteurs, il n'a pas été possible de quantifier ce surcoût.

403. Lors des entretiens avec les acteurs, ces derniers ont estimé qu'il leur sera difficile d'absorber le surcoût induit par la taxe, principalement en raison du contexte actuel du monde du vin caractérisé par une crise sans précédent (baisse de la consommation, changement climatique, baisse de rentabilité) dans un contexte inflationniste. Le surcoût induit par la taxe pour les négociants pourrait donc vraisemblablement être répercuté aux distributeurs.

404. Toutefois, si la taxe est répercutée, elle créerait une distorsion de concurrence entre acteurs alsaciens producteurs de vin et acteurs non alsaciens pour ce qui concerne les ventes à des distributeurs hors d'Alsace, ou à l'export. L'ampleur de cette distorsion de concurrence n'a toutefois pas pu être estimée en raison de l'insuffisance des informations communiquées à date.

VI. Les filières agricole (hors viticulture) et agroalimentaire, deux filières interdépendantes qui se répartiraient la charge de la taxe

A. Présentation des filières agricole et agroalimentaire et de leurs enjeux

1) La filière agricole et ses enjeux

a) Etat des lieux de l'activité agricole en Alsace

405. Le secteur agricole joue un rôle important dans l'économie française et alsacienne en particulier. Au-delà de son poids économique, la principale contribution de ce secteur est son rôle dans la sécurité alimentaire, garantissant l'approvisionnement en denrées alimentaires de la population. Par ailleurs, ce secteur est un fournisseur d'intrants (matières premières, produits semi-finis) pour de nombreuses industries telles que l'agro-industrie ou les secteurs textile et chimique. Cette interconnexion souligne l'importance stratégique du secteur agricole alsacien dans la chaîne de valeur économique, tant au niveau local que national.

406. Le nombre d'exploitations agricoles (en dehors des viticulteurs) en France s'élève à 330 747 : l'Alsace rassemble 6 128 de ces exploitations, soit 1,8 % du total.

Tableau 32. Nombre d'exploitations, SAU, ETP et PBS, en absolu et en part du national

Territoire	Nombre d'exploitations	Superficie agricole utilisée – SAU (ha)	Emploi ETP	Production brute standard – PBS (Mrds €)
France métropolitaine	330 747	25 643 845	535 199	51,7
Alsace	6 128	307 698	9 239	0,74
Part Alsace (%)	1,9 %	1,2 %	1,7 %	1,4 %

Source : Données RGA 2020 et RICA 2021, traitement Deloitte Finance

407. Ces 6 128 exploitations supportent 9 239 emplois en équivalent temps plein, soit une moyenne de 1,5 ETP par exploitation légèrement inférieure à la moyenne nationale de 1,6 ETP par exploitation.

408. La production brute standard, un indicateur économique mesurant la valeur monétaire de la production agricole, est de 742 M€ en Alsace, soit 1,4 % des 51,7 Mrds d'€ en France métropolitaine. Cela, alors que l'Alsace représente seulement 1,2 % de la superficie agricole utilisée, indique que les exploitations alsaciennes affichent un potentiel économique à l'hectare supérieur à la moyenne nationale.

Tableau 33. Nombre d'exploitation et PBS, par type d'exploitation

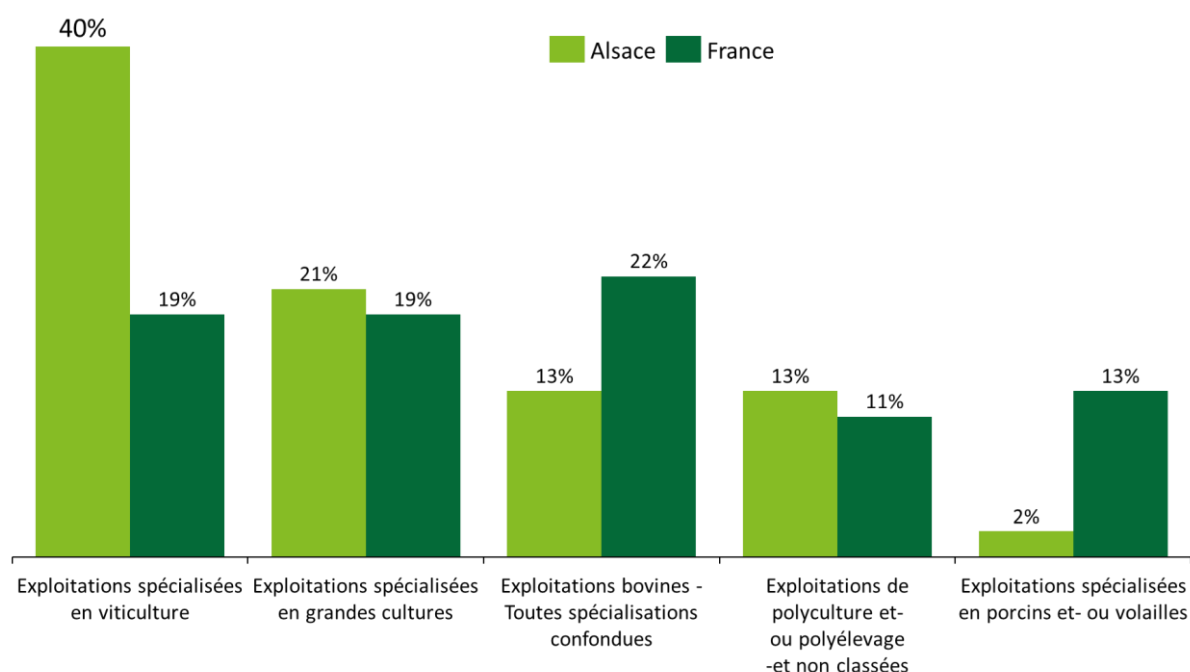
Type d'exploitation	Nombre d'exploitations	Part	Production brute standard - PBS (M €)	Part
Exploitations viticoles	2 885	32 %	489	40 %

Exploitations spécialisées en grandes cultures	3 469	38 %	259	21 %
Exploitations bovines - Toutes spécialisations confondues : Orientation lait + orientation viande + orientation lait et viande combiné	800	9 %	156	13 %
Exploitations de polyculture et- ou polyélevage -et non classées	941	11 %	156	13 %
Autres	918	10 %	171	13 %
TOTAL	9 013	100 %	1 231	100 %

Source : Données RGA 2020 et RICA 2021, traitement Deloitte Finance

409. En Alsace, les exploitations spécialisées en grandes cultures sont les plus nombreuses (38 %) et représentent 21 % de la production brute standard (PBS), derrière les exploitations viticoles (40 %).

Figure 49. Part de chaque type d'exploitation dans le nombre total d'exploitation (Alsace et France)



Source : Données RGA 2020 et RICA 2021, traitement Deloitte Finance

410. Les exploitations bovines (toutes spécialisations confondues, qu'il s'agisse d'élevage laitier, de production de viande ou les deux), sont relativement moins présentes qu'à l'échelle nationale mais pèsent tout de même pour 13 % du PBS et 9 % du nombre total d'exploitations. Cela s'explique par la faible intensité de l'élevage et la production de viande en Alsace, car la part de la production laitière est proche de la moyenne nationale (10 % contre 13 %).

411. En termes de dynamiques, l'agriculture alsacienne connaît les mêmes évolutions que l'on constate à l'échelle nationale. En l'occurrence, comme le montre les tableaux ci-dessous, on observe une baisse du nombre d'exploitations et une hausse de la superficie agricole utilisée par chaque exploitation.

412. Le tableau ci-dessous présente les dynamiques entre 2010 et 2020, en France et en Alsace.

Tableau 34. Dynamique entre 2010 et 2020 (Alsace versus France)

	Alsace		France métropolitaine	
	Evolution (en unités)	Evolution (en %)	Evolution (en unités)	Evolution (en %)
Nb. Exploitations	-3 001	-25 %	-100 198	-20 %
SAU (ha)	-4 979	-2 %	-217 377	-1 %
SAU / Nb. Exploitations	8,7	+31 %	13,6	+25 %
Emploi (etp)	-2 384	-14 %	-80 241	-11 %

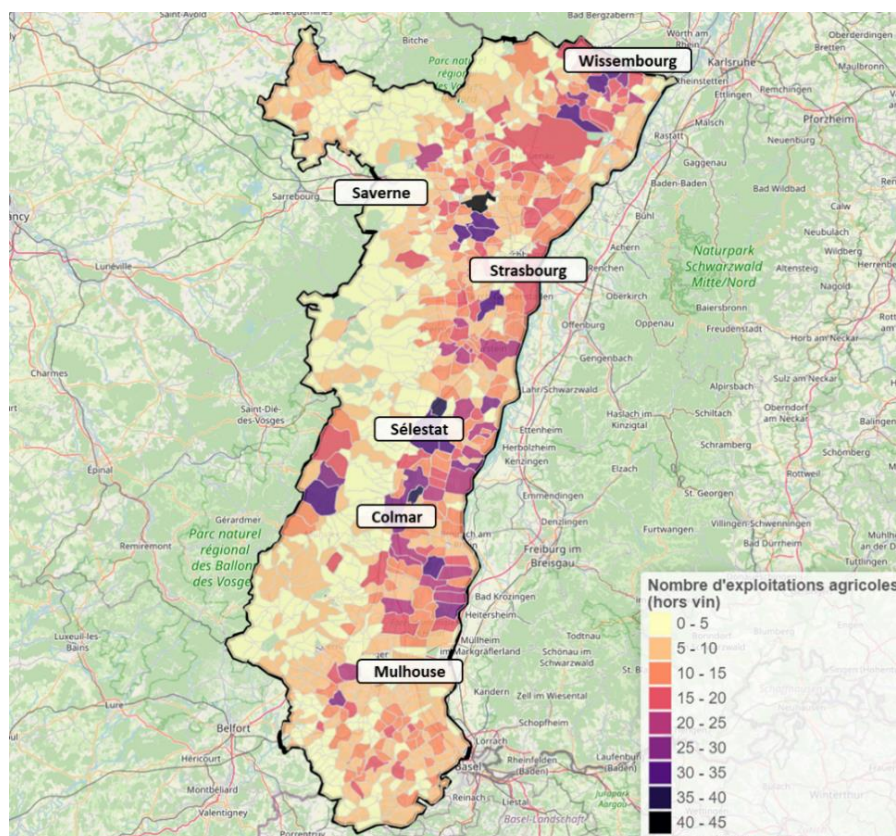
Source : Données RGA 2020, traitement Deloitte Finance

413. En Alsace, la superficie agricole utilisée par exploitation était de 28 ha en 2010 contre 37 ha en 2020. Pour l'ensemble de la France, les chiffres sont de 55 ha/exploitation et 68 ha/exploitation pour 2010 et 2020 respectivement.

414. La comparaison montre que l'Alsace connaît une décroissance un peu plus rapide que la moyenne en termes de nombres d'exploitations (-25 % en dix ans contre -20 % à l'échelle nationale), de surface agricole utilisée (-2 % contre -1%), mais aussi d'emploi (-14 % contre -11 % au niveau national).

b) Répartition géographique des exploitations en Alsace

415. Comme le montre la carte ci-dessous, la majorité des exploitations agricoles se concentrent à l'est du territoire, entre la ville de Colmar et de Strasbourg.

Figure 50. Nombre d'exploitations agricoles (hors vin) par commune en Alsace

Source : Données RGA 2020, traitement Deloitte Finance

c) Santé financière des entreprises agricoles alsaciennes

416. En Alsace, la production moyenne d'une exploitation s'élève à 170 k€, incluant 22 k€ de subventions, soit 16 % du montant. La valeur ajoutée représente 30 % de la production, et le résultat courant en représente 22 %.

417. La part de valeur ajoutée en Alsace (30 %) est supérieure à la moyenne française (26 %). Le taux d'endettement plus faible en Alsace (32 %) que la moyenne française (41 %) suggère également une meilleure stabilité financière. Les exploitations, en France comme en Alsace, dépendent fortement des subventions qui représentent respectivement 12 % et 16 % de la valeur de la production annuelle.

Tableau 35. Caractérisation d'une exploitation type – Chiffre d'affaires, production, subventions et valeur ajouté

	Valeur totale de la production en €	Dont subventions en €	Subventions en % de la production	Valeur Ajoutée en % de la production	Résultat courant (avant impôts) en % de la production	Taux d'endettement
France	215 524	26 132	12 %	26 %	20 %	41 %
Alsace	169 716	21 709	16 %	30 %	22 %	32 %

Source : Données RICA, traitement Deloitte Finance

d) Les coopératives agricoles alsaciennes

418. Les coopératives agricoles jouent un rôle majeur dans l'économie agricole française. Selon le Haut Conseil de la Coopération Agricole (HACCA), en 2022, le chiffre d'affaires total du secteur coopératif agricole s'élevait à 104 milliards d'€, en hausse de + 19 % par rapport à 2021⁶⁴. La France compte environ 1 850 coopératives agricoles.

419. L'Alsace est un territoire historiquement ancré dans le modèle coopératif. On y trouve de nombreuses coopératives agricoles, en particulier dans les secteurs céréalier et viticole. Quelques exemples de coopératives agricoles alsaciennes incluent :

- Alsace Lait⁶⁵ qui est une coopérative laitière indépendante et qui regroupe 230 producteurs de lait. Ces derniers approvisionnent quotidiennement le site de production situé à Hoerdt en Alsace.
- La Coopérative des Fruits et Légumes d'Alsace (IFLA), créée par des agriculteurs bas-rhinois, réunit aujourd'hui une centaine de producteurs membres permanents et 80 producteurs occasionnels. La coopérative produit chaque année 4 000 tonnes de fruits et légumes, répartis en 130 variétés de légumes et 70 variétés de fruits.
- Le Comptoir agricole, qui a débuté dans le commerce du blé, compte désormais 6 000 adhérents. En 2021, la coopérative a collecté 492 149 tonnes de céréales et réalisé un chiffre d'affaires de 285 M€.

⁶⁴ Observatoire économique et financier – Edition 2022, HCCA.

⁶⁵ <https://www.alsace-lait.com/qui-sommes-nous>

2) La filière agroalimentaire et ses enjeux

420. La filière agroalimentaire fait partie intégrante de l'industrie manufacturière. Dans ce rapport, nous adoptons une vision plus large que celle couramment adoptée par l'INSEE, pour inclure non seulement les secteurs de l'industrie alimentaire, tels que catégorisés par la classification NAF de l'INSEE, mais également la fabrication de boissons qui est identifiée comme un secteur clé en Alsace, ainsi que l'intégration de certaines entreprises initialement catégorisées dans le commerce de gros mais qui sont actives dans l'activité industrielle de production agroalimentaire.

421. Les activités et acteurs inclus dans cette définition sont donc :

- Les produits laitiers, la transformation de fruits, légumes, poisson et viande, la production d'aliments pour animaux, ainsi que divers autres produits alimentaires, à l'exception de certaines activités comme la boulangerie-pâtisserie et la production d'amidon⁶⁶.
- La fabrication de boissons, comprenant la fabrication de bière, de cidre, de boissons alcooliques distillées, d'autres boissons fermentées non distillées, ainsi que d'eaux embouteillées et de boissons rafraîchissantes.

422. Cette liste est complétée par la reclassification de certaines entreprises, initialement catégorisées dans le commerce de gros : il s'agit principalement des entreprises de plus de 10 salariés, impliquées dans la production, la transformation ou le recyclage. Ces entreprises ont été reclassifiées dans une sous-catégorie des filières alimentaires (industrie alimentaire ou secteur de la fabrication de boissons), selon les catégories de production ou transformation correspondantes au niveau de la nomenclature NAF (divisions 10 ou 11). Les codes NAF⁶⁷ correspondant à une telle définition sont présentés dans le Tableau 36 ci-dessous.

Tableau 36. Codes NAF associés à la filière agroalimentaire

Division	Code NAF	Libellé
TRANSFORMATION ET CONSERVATION DE LA VIANDE ET PRÉPARATION DE PRODUITS À BASE DE VIANDE	10.11Z	Transformation et conservation de la viande de boucherie
	10.12Z	Transformation et conservation de la viande de volaille
	10.13A	Préparation industrielle de produits à base de viande
	10.13B	Charcuterie
TRANSFORMATION ET CONSERVATION DE POISSON, DE CRUSTACÉS ET DE MOLLUSQUES	10.20Z	Transformation et conservation de poisson, de crustacés et de mollusques
TRANSFORMATION ET CONSERVATION DE FRUITS ET LÉGUMES	10.31Z	Transformation et conservation de pommes de terre
	10.32Z	Préparation de jus de fruits et légumes
	10.39A	Autre transformation et conservation de légumes
	10.39B	Transformation et conservation de fruits

⁶⁶ La boulangerie-pâtisserie, bien que classée dans la division 10 de la nomenclature NAF, est considérée comme relevant davantage du commerce de proximité que de l'industrie manufacturière. La production d'amidon, également présente dans cette division, est traitée séparément, en raison de son importance spécifique en Alsace.

⁶⁷ Nomenclature d'Activités Française.

FABRICATION D'HUILES ET GRAISSES VEGETALES ET ANIMALES	10.41A	Fabrication d'huiles et graisses brutes
	10.41B	Fabrication d'huiles et graisses raffinées
	10.42Z	Fabrication de margarine et graisses comestibles similaires
FABRICATION DE PRODUITS LAITIERS	10.51A	Fabrication de lait liquide et de produits frais
	10.51B	Fabrication de beurre
	10.51C	Fabrication de fromage
	10.51D	Fabrication d'autres produits laitiers
	10.52Z	Fabrication de glaces et sorbets
FABRICATION D'AUTRES PRODUITS ALIMENTAIRES	10.81Z	Fabrication de sucre
	10.82Z	Fabrication de cacao, chocolat et de produits de confiserie
FABRICATION D'AUTRES PRODUITS ALIMENTAIRES FABRICATION D'ALIMENTS POUR ANIMAUX	10.83Z	Transformation du thé et du café
	10.84Z	Fabrication de condiments et assaisonnements
	10.85Z	Fabrication de plats préparés
	10.86Z	Fabrication d'aliments homogénéisés et diététiques
	10.89Z	Fabrication d'autres produits alimentaires n.c.a.
	10.91Z	Fabrication d'aliments pour animaux de ferme
	10.92Z	Fabrication d'aliments pour animaux de compagnie
FABRICATION DE BOISSONS	11.01Z	Production de boissons alcooliques distillées
	11.04Z	Production d'autres boissons fermentées non distillées
FABRICATION DE BOISSONS	11.05Z	Fabrication de bière
	11.06Z	Fabrication de malt
	11.07A	Industrie des eaux de table
	11.07B	Production de boissons rafraîchissantes

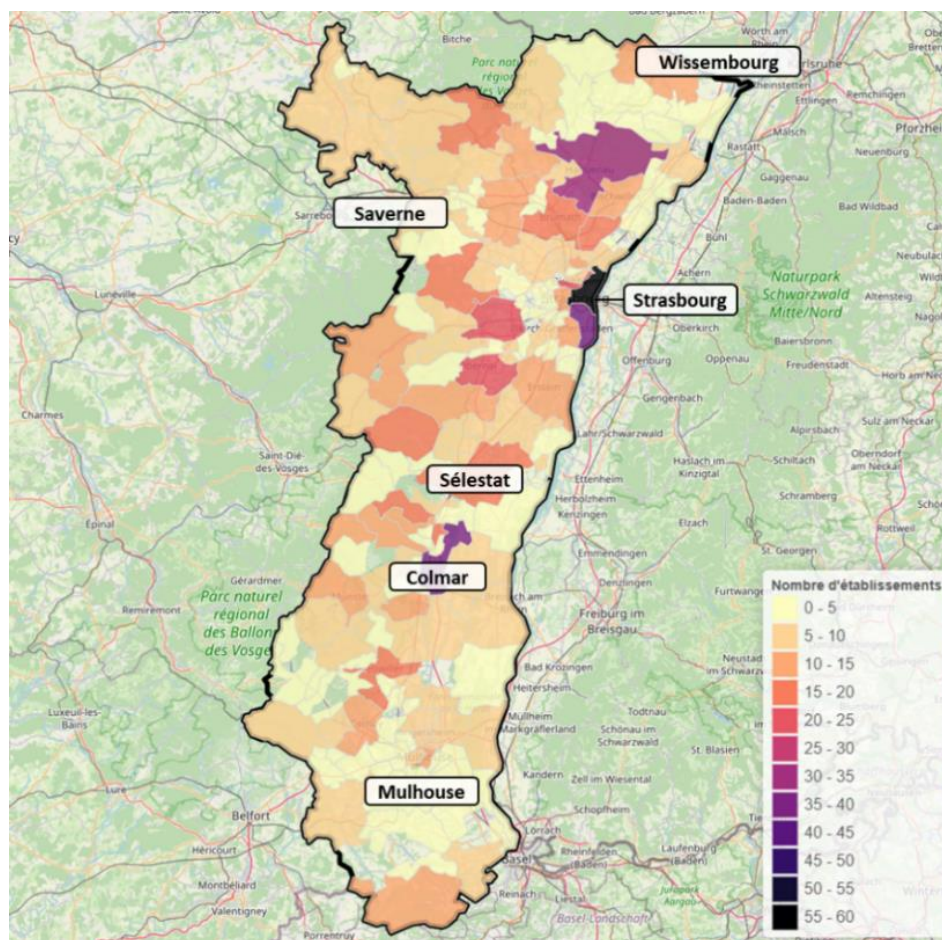
Source : INSEE, tableau Deloitte Finance

423. Selon cette définition, la filière agroalimentaire en France représente 16 371 entreprises comptant un effectif de 383 088 personnes. Elle génère un chiffre d'affaires de 170 Mrds€ avec une valeur ajoutée de 36 Mrd€, soit environ 1,6 % du PIB de la France (données 2020).

424. En Alsace, la filière agroalimentaire représenterait 811 entreprises, soit 5 % du nombre total d'entreprises de la filière au niveau national et 0,26 % des entreprises présentes en Alsace. La filière représente un effectif estimé de 12 424 personnes, soit 3,2 % de l'effectif national.

425. La filière agroalimentaire se distingue par sa création d'activité en milieu urbain et rural. La carte ci-dessous représente le nombre d'établissements de la filière alimentaire établis dans chaque commune d'Alsace.

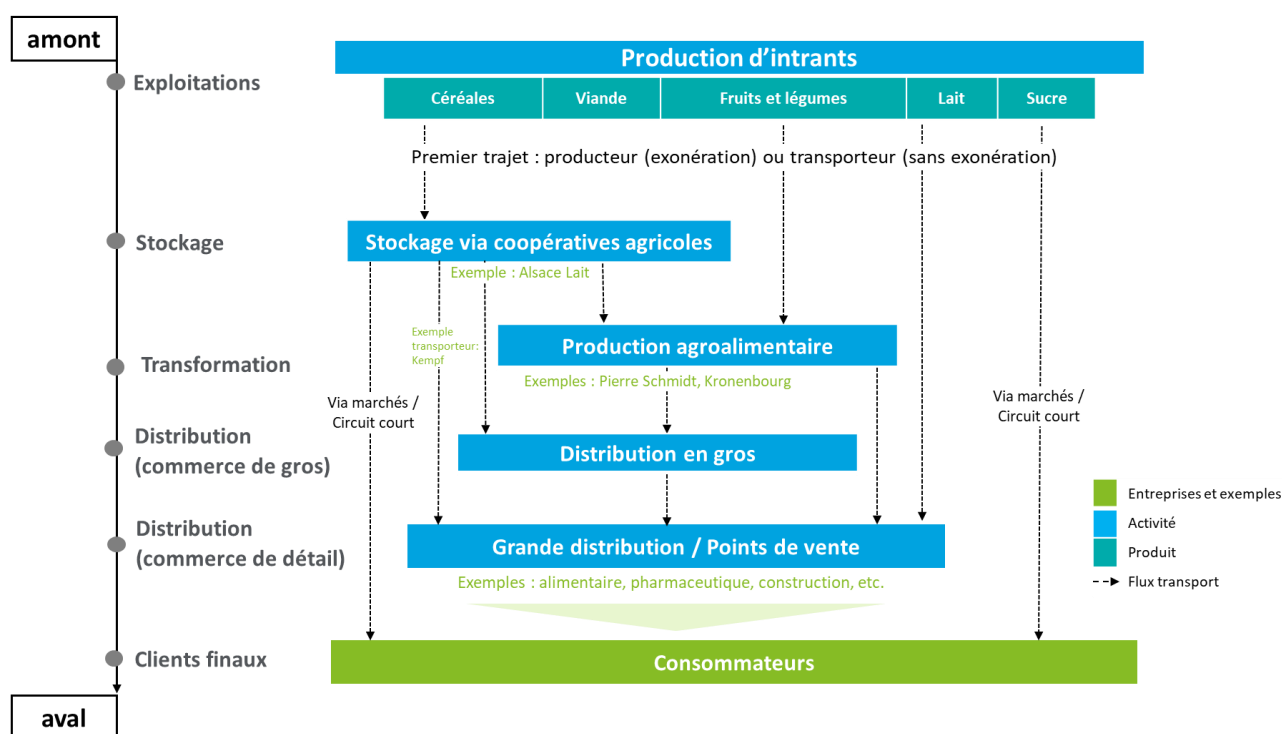
Figure 51. Carte des établissements de la filière agroalimentaire en Alsace



Source : Données Sirène, traitement Deloitte Finance

B. Estimation de l'impact imputable à la taxe R-PASS

426. Les filières agricole (hors viticulture) et agroalimentaire (hors vinification, fabrication de vins) sont traitées de manière conjointe puisqu'elles sont en interaction directe. Le schéma ci-dessous synthétise les relations de transport entre acteurs et les produits transportés.



Source : Représentation Deloitte, sur la base des entretiens avec les acteurs de la filière

427. Plusieurs circuits de distribution depuis les exploitations coexistent, correspondant à différents niveaux d'intégration verticale. Au vu des acteurs rencontrés et des informations partagées, l'analyse se concentre sur le schéma le plus courant dans lequel :

- Les exploitants agricoles dirigent leurs productions vers des coopératives ou autres intermédiaires ;
- Ces coopératives et intermédiaires vendent les produits à des industriels de l'agroalimentaire ;
- Ces derniers transforment les produits agricoles puis les vendent à des distributeurs qui sont principalement les grandes surfaces alimentaires.

428. Pour les flux de transport entre les exploitations agricoles et les coopératives ou autres intermédiaires, nous n'avons pas pu obtenir des données suffisamment détaillées auprès des entreprises rencontrées dans le cadre de la concertation.

429. Nous discutons ci-après, pour chaque flux, les possibilités de répercussion fondées sur les discussions et des données publiques sur la situation des acteurs qui ont pu être collectées.

1) Transport depuis les exploitations vers les intermédiaires (coopératives agricoles ou négociants)

430. Les produits partent des exploitations vers différents destinataires, et notamment vers les coopératives et les négociants. Lorsque ce premier trajet vers les sites de stockage est effectué par les agriculteurs eux-mêmes, une exonération de la taxe sera appliquée. En revanche, si ces derniers font appel aux services de transporteurs, ces derniers devront s'acquitter de la taxe.

431. Le transport est souvent directement organisé et pris en charge par les coopératives et/ou les intermédiaires via des transporteurs (transport non exonéré). Ces surcoûts amonts seront répercutés dans leur quasi-intégralité par les transporteurs et supportés dans un premier temps par les coopératives et intermédiaires.

432. Pour autant, il est probable qu'une partie au moins de ce surcoût soit partagée avec les exploitants agricoles, au vu de la marge limitée des coopératives ou intermédiaires.

433. Par ailleurs, les données disponibles à propos de la santé financière des exploitations céréalières en Alsace selon la base RICA tendent à montrer que ces derniers pourraient supporter une part de ce surcoût sans remettre en cause la pérennité des exploitations. En effet, en 2021, le revenu disponible par employé non-salarié (en équivalent temps plein) par exploitation céréalière, après prise en compte de tous les coûts y compris les coûts d'emprunts, représentait autour de 41 % de la valeur de la production. Ce taux, qui s'apparente à un taux de profit sur chiffre d'affaires, tend à confirmer la possibilité d'absorber une partie du surcoût si celui-ci restait limité.

434. Sans données de trafic sur lesquelles nous pourrions nous appuyer et à la lumière de la conjoncture actuelle et de nos échanges avec les entreprises locales, l'impact de la taxe reste inconnu. Cependant, il y a matière de penser qu'il serait limité par les possibilités d'exemption sur certains trajets, ainsi que par le choix du réseau taxé : dans un scénario de taxation qui ne concerne que les grands axes, ces flux seraient en grande partie épargnés. Les acteurs de la filière ont cependant alerté sur la présence de situations difficiles de petites exploitations dont le revenu est inférieur au SMIC et qui sont en grande difficulté pour assurer la transmission des exploitations aux nouvelles générations.

2) Trajet depuis les coopératives agricoles ou acteurs équivalents vers les industriels

a) Impact brut de la taxe

435. Les coopératives agricoles ou acteurs équivalents sont souvent des acteurs locaux qui collectent les produits auprès des producteurs locaux, les stockent dans leurs entrepôts ou silos et les acheminent vers les industriels alsaciens et en dehors de l'Alsace pour la transformation. Toutefois, il existe des coopératives qui assurent elles-mêmes la première transformation et expédient leurs produits vers les clients (intermédiaires ou finaux). C'est le cas, par exemple, de certaines coopératives qui transforment le lait. Ce stockage et cet acheminement peuvent également être réalisés par des acteurs qui font du négoce agricole et qui sont des partenaires du monde agricole.

436. Les produits partent ainsi depuis les silos vers différents destinataires, et notamment les acteurs industriels qui vont en assurer la transformation.

437. **En l'absence de données transmises par les acteurs (coopérative et négociants), il n'a pas été possible d'apprécier l'impact général de ces flux et d'estimer ainsi l'impact pour les coopératives et négociants.**

438. Seule une approche partielle a pu être menée à propos des acteurs de l'agro-alimentaire, via la déclaration par certains de ces industriels de leurs flux de transport amont. La part du trafic affecté par la taxe dans le trafic réalisé en Alsace est estimée à environ 34 % dans le scénario 1, à 36 % dans le scénario 2, et à 38 % dans le scénario 3. La part du trafic affecté dans le trafic total effectué est quant à elle comprise entre 20 % et 22 %, selon le scénario. **La taxe correspondant à ces flux amont aurait ainsi un impact allant de 0,05 % (scénario 1) à 0,06 % (scénario 3) du chiffre d'affaires des industriels de l'agroalimentaire.**

439. Le tableau ci-après présente les fourchettes de montants et de part du chiffre d'affaires correspondants pour les acteurs industriels.

Tableau 37. Résumé des surcoûts bruts de la taxe estimés avec un taux de 0,19 €/km sur les flux de transport depuis les coopératives agricoles vers les industriels de l'agroalimentaire

Scénario	Fourchettes de coût brut de la taxe par entreprise, pour les entreprises rencontrées	Equivalent en % du CA (des industriels agroalimentaires)
Scénario 1	[4 k€ - 95 k€]	[0,03 % - 0,2 %]
Scénario 2	[4 k€ - 103 k€]	[0,03 % - 0,3 %]
Scénario 3	[4 k€ - 107 k€]	[0,03 % - 0,3 %]

Source : Deloitte Finance, à partir des acteurs interrogés

b) Capacités de répercussion

440. Les capacités de répercussion de ces intermédiaires sont incertaines.

441. Les acteurs rencontrés mettent en avant une probable nécessité de répercussion, au vu de leurs très faibles marges, qui n'autoriserait pas de pouvoir absorber ce surcoût. Les données comptables des acteurs céréaliers par exemple tendent à confirmer ce constat, avec un taux de marge nette moyen de 1,1 % du chiffre d'affaires.

442. Cependant, d'autres acteurs ont mis en garde quant à la difficulté de passer ces surcoûts du fait de la concurrence avec des acteurs hors-Alsace, y compris à l'international (Russie-Ukraine). La taxe R-PASS induira ainsi une distorsion de concurrence puisque les industriels se trouvant hors Rhin pourront se tourner vers les concurrents non alsaciens.

443. L'hypothèse privilégiée au vu du retour des acteurs est donc que les industriels de l'agroalimentaire supporteront une partie du surcoût lié au transport des matières agricoles vers leurs sites de production, à hauteur de 63 %, soit le taux moyen de répercussion par le secteur agricole retenu par l'INSEE (cf. Tableau 15, en section IV, B du Chapitre 4). **Cette augmentation de coût associée aux flux de transport en amont des sites de production équivaudrait à 0,032 à 0,036 % du chiffre d'affaires des industriels de l'agroalimentaire.**

3) Transport de produits transformés depuis les acteurs industriels vers la distribution**a) Impact brut de la taxe (flux aval des industriels de l'agroalimentaire)**

444. Les produits transformés par les acteurs industriels alsaciens sont ensuite transportés soit vers la distribution, incluant le commerce de gros et de détail, soit directement vers les consommateurs.

445. Nous avons pu estimer les impacts sur ces flux à partir des données de flux aval des industriels agroalimentaires rencontrés et de flux amonts d'acteurs de la grande distribution (qui s'approvisionnent auprès de plusieurs industriels de l'agroalimentaire).

446. Dans ce cadre, la part du trafic affecté par la taxe dans le trafic réalisé en Alsace est estimée à 48 % dans le scénario 1, à 60 % dans le scénario 2, et à 67 % dans le scénario 3. Elle représente en revanche de 13 % à 17 % de la distance totale parcourue pour l'acheminement des produits transformés vers les clients (car une part significative des clients est située hors Alsace : en effet, la part de la distance parcourue en Alsace sur la distance totale est de 27 % en moyenne). **Le coût de la taxe est ainsi estimé entre 0,09 % à 0,12 % du chiffre d'affaires des industriels de l'agroalimentaire dans les trois scénarios respectifs de taxation.**

447. Le tableau ci-après présente les fourchettes de montants et de part du chiffre d'affaires correspondants pour chacun de ces deux acteurs (coopératives et industriels de l'agroalimentaire).

Tableau 38. Résumé des surcoûts bruts de la taxe estimés avec un taux de 0,19 €/km sur les flux de transport depuis les industriels de l'agroalimentaire vers les plateformes de la grande distribution

Scénario	Acteur concerné	Fourchettes de coût brut de la taxe par entreprise, pour les entreprises rencontrées	Equivalent en % du CA (de l'acteur concerné)
Scénario 1	Industriels agroalimentaires (flux aval)	[8 k€ - 192 k€]	[0,01 % - 0,13 %]
Scénario 2		[10 k€ - 192 k€]	[0,02 % - 0,13 %]
Scénario 3		[10 k€ - 247k€]	[0,02 % - 0,17%]
Scénario 1	Acteurs de la grande distribution (flux amont)	[175 k€ - 780 k€]	[0,01 % - 0,11 %]
Scénario 2		[179 k€ - 855 k€]	[0,01 % - 0,11 %]
Scénario 3		[182 k€ - 1 180 k€]	[0,01 % - 0,11 %]

Source : Deloitte Finance, à partir des acteurs interrogés

448. En tenant compte d'une répercussion par les transporteurs de 90 % de ce surcoût, **le surcoût résiduel qui pourrait être supporté par les industriels de l'agroalimentaire pour ces flux se situerait entre 0,08 % et 0,11 % de leur chiffre d'affaires avant répercussion au client final.**

b) Impacts bruts de la taxe (cumul des flux amont et aval)

449. Les industriels supporteront donc une partie du surcoût des flux amonts transmis par les coopératives. A ce surcoût en amont viendra s'ajouter le surcoût des flux à l'aval, **estimé entre 0,08 % et 0,11 % du chiffre d'affaires selon le scénario.**

450. Le tableau ci-dessous récapitule les impacts estimés de la taxe R-PASS pour les acteurs de l'agro-alimentaire, en distinguant les coûts par type de flux de transport et par scénario de taxation, en considérant dans un premier temps un cas où ils ne répercuteraient pas sur leurs propres clients.

Tableau 39. Impacts estimés pour les industriels de l'agroalimentaire, en fonction du scénario de taxation et avant répercussion (impacts calculés avec un taux de 0,19 €/km)

Type de transport	Origine du surcoût	Impact, en % du chiffre d'affaires (avant répercussion)		
		Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3
Transport depuis les coopératives agricoles vers les industriels	Coût supporté par les coopératives mais répercuté vers les industriels	0,032 %	0,034 %	0,035 %
Transport produits transformés depuis les acteurs industriels vers les distributeurs	Coût supporté par les industriels	0,08 %	0,09 %	0,11 %

Cumul (avant répercussion)	0,12 %	0,13 %	0,15 %
----------------------------	--------	--------	--------

Source : Données Sirène, Diane, Esane et INSEE, traitement et estimations Deloitte Finance

451. Ainsi, le surcoût total des industriels de l'agroalimentaire, avant répercussion, exprimé en équivalent du chiffre d'affaires, est estimé à 0,12 % dans les scénarios 1 et 2, et à 0,15 % dans le scénario 3.

c) Capacités de répercussion

452. Les acteurs rencontrés ont indiqué que l'expédition des produits transformés vers les distributeurs se faisait sur la base de contrats annuels, sur la base de tarifs fixes (avec potentiellement une partie variable indexée sur le prix du gasoil). Le contrat est par conséquent signé transport inclus, et les acteurs ont un faible pouvoir de négociation vis-à-vis des grandes surfaces. De plus, les ventes de leurs produits se font majoritairement en dehors de l'Alsace puisque seulement 27 % des distances totales parcourues sont effectuées en Alsace. Ces acteurs sont donc en concurrence avec d'autres industriels situés en dehors de l'Alsace et qui ne sont pas impactés par la taxe R-PASS. Dans ces conditions, l'hypothèse d'une répercussion complète vers les distributeurs semblent peu probable. **Le surcoût sera donc vraisemblablement supporté en partie par les industriels.**

453. Si les industriels agroalimentaires arrivent à répercuter le surcoût avec un taux de répercussion de 70 % tel qu'estimé par l'INSEE (cf. Tableau 15, en section IV, B du Chapitre 4), l'impact résiduel sur le chiffre d'affaires serait de **0,03 % à 0,04 % en fonction des scénarios, soit 0,5 % à 0,6 % de la marge nette des acteurs de l'industrie agroalimentaire.**

454. Le tableau ci-dessous récapitule ces résultats.

Tableau 40. Bilan de l'impact avant et après répercussion, en pourcentage du CA et de la marge nette (industrie agroalimentaire) (impacts calculés avec un taux de 0,19 €/km)

Scénario	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3
Surcoût de la taxe, en % du CA, avant répercussion (A)	0,12 %	0,13 %	0,15 %
Taux de répercussion estimé (B)	70 %		
Surcoût de la taxe, en % du CA, après répercussion (C=A*(1-B))	0,035 %	0,038 %	0,044 %
Taux de marge nette moyen du secteur retenu (D)	6,9 %		
Impact moyen de la taxe, en % de la marge nette, après répercussion (E=C/D)	0,5 %	0,5 %	0,6 %

Source : Données des acteurs rencontrés, estimations Deloitte

C. Les conséquences prévisionnelles de cet impact sur la pérennité des entreprises et les emplois

455. Nous estimons par la suite l'impact sur la pérennité des industriels de l'agroalimentaire, en tenant compte des impacts sur les flux amont et aval.

456. Pour rappel, dans le cas d'une absence de répercussion de ces flux vers l'aval, les industriels de l'agroalimentaire subiraient un impact de la taxe qui se situerait entre 0,12 % et 0,15 % de leur chiffre d'affaires selon le scénario de taxation.

457. Les entreprises de la filière agroalimentaire ont en moyenne un taux de marge nette de 6,9 % du chiffre d'affaires selon les données issues de la base ESANE au niveau national. La taxe R-PASS représenterait dans ce cas entre 1,7 % et 2,1 % de leur résultat net.

458. Si l'on se restreint aux entreprises du secteur qui publient leurs comptes en Alsace en revanche, le taux de marge net moyen est bien plus faible (1,2 % en moyenne). Ces entreprises subiraient une perte de marge nette équivalente à 10 à 12 % de leurs marges.

459. On remarque toutefois que la situation est très contrastée, et que le taux de marge moyen très bas s'explique notamment par un volet d'entreprises déjà en difficulté indépendamment de la taxe, comme le résume le tableau ci-dessous.

Tableau 41. Distribution de la perte de résultat net imputable à la taxe pour les industriels de l'agroalimentaire sur leurs flux avals, par scénario de taxation, en absence de répercussion (impact calculé avec un taux kilométrique de 0,19 €)

Diminution du résultat net	Part des entreprises concernées par la diminution (en % du nombre d'entreprises)			Part des effectifs employés par les entreprises concernées par la diminution de résultat net		
	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3
Déjà en perte avant la taxe (aggravation du déficit)	23 %	23 %	23 %	21 %	21 %	21 %
> 100 % (= passage en perte)	1 %	< 1 %	2 %	< 1 %	< 1 %	< 1 %
50 à 100 %	2 %	< 1 %	< 1 %	< 1 %	< 1 %	< 1 %
20 à 50 %	3 %	3 %	5 %	3 %	3 %	3 %
10 à 20 %	8 %	4 %	9 %	4 %	4 %	5 %
5 à 10 %	14 %	21 %	16 %	21 %	21 %	30 %
0 à 5 %	47 %	47 %	43 %	50 %	50 %	39 %

Source : Données Sirène, Diane, Esane et INSEE, traitement et estimations Deloitte Finance

460. Dans le scénario 1, 61 % des entreprises, représentant 71 % des emplois, auraient une perte inférieure à 10 % de leurs résultats en cas d'absence de répercussion. Si l'on met de côté les 23 % d'entreprises déjà en perte indépendamment de la taxe, seules 1 % des entreprises avec un poids négligeable en termes d'effectifs subiraient une perte totale de leur marge du fait de la taxe, et près de 5 % subiraient une baisse de résultat net comprise entre 20 et 100 %. Ces dernières représentent à peu près 5 % des effectifs.

461. Dans le cas d'une répercussion partielle du surcoût avec un taux de répercussion de 70 % selon les données INSEE, la perte de chiffre d'affaires se situerait entre 0,03 % et 0,04 % du chiffre d'affaires des industriels, ce qui correspondrait à une perte moyenne de 0,5 % à 0,6 % de la marge si l'on se réfère au taux de marge moyen de l'industrie, et autour de 3 % à 4 % si l'on se restreint au sous-échantillon des entreprises du secteur alsacienne déposant leurs comptes. Dans ce cas, la distribution de la perte de résultat net des acteurs est récapitulée sur le tableau ci-dessous.

Figure 52. Distribution de la perte de résultat net imputable à la taxe pour les industriels de l'agroalimentaire sur leurs flux aval, par scénario de taxation, avec répercussion partielle aux clients finaux (impact calculé avec un taux kilométrique de 0,19 €)

Diminution du résultat net	Part de l'activité concernée par la diminution (en % du nombre d'entreprises)			Part des effectifs employés par les entreprises concernées par la diminution de résultat net		
	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3
Déjà en perte avant la taxe (aggravation du déficit)	23 %	23 %	23 %	21 %	21 %	21 %
> 100 % (= passage en perte)	< 1 %	< 1 %	< 1 %	< 1 %	< 1 %	< 1 %
50 à 100 %	< 1 %	< 1 %	2 %	< 1 %	< 1 %	< 1 %
20 à 50 %	< 1 %	< 1 %	< 1 %	< 1 %	< 1 %	< 1 %
10 à 20 %	2 %	2 %	2 %	3 %	2 %	2 %
5 à 10 %	3 %	4 %	5 %	1 %	1 %	1 %
0 à 5 %	69 %	68 %	66 %	74 %	74 %	74 %

Source : Données Sirène, Diane, Esane et INSEE, traitement et estimations Deloitte Finance

462. Ainsi, dans le scénario 1, 72 % des entreprises, représentant 75 % des emplois, auraient une perte inférieure à 10 % de leurs résultats en cas de répercussion partielle. Un nombre négligeable d'entreprises subirait une perte totale de leurs marges, qui correspond à moins de 1 % des effectifs employés. Près de 2 % des entreprises, qui représentent moins de 2 % en termes d'effectifs, subiraient une baisse de résultat net comprise entre 20 et 100 %.

VII. Une filière grande distribution aux capacités de répercussion importantes

A. Présentation de la filière grande distribution et de ses enjeux

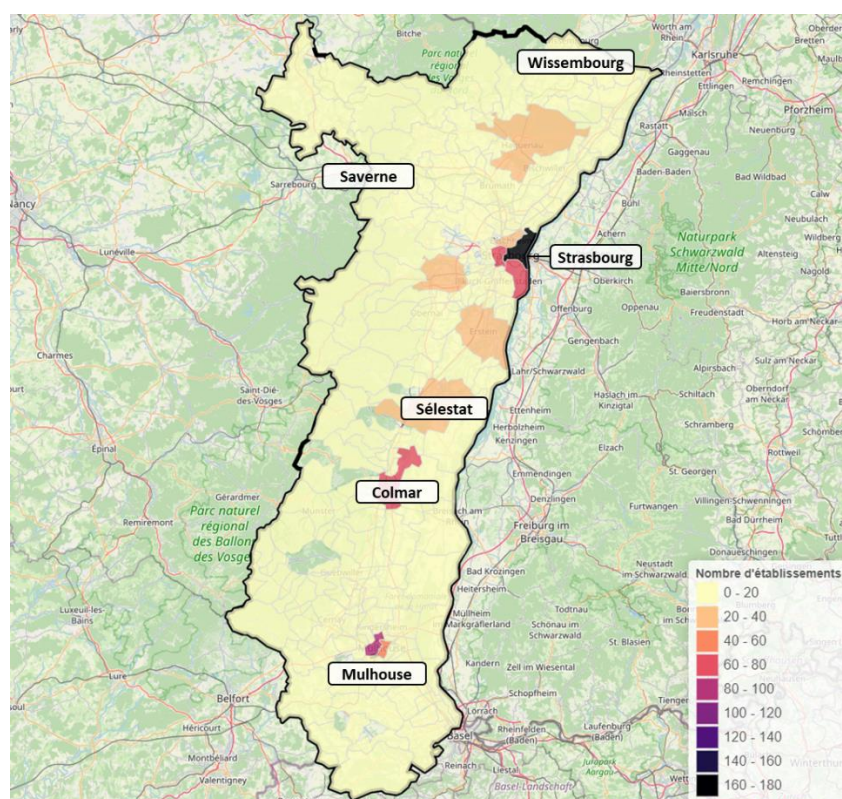
463. La filière grande distribution inclut les activités telles que le commerce de détail de produits surgelés, les épiceries, les supérettes, les supermarchés, les magasins multi-commerces, et les hypermarchés.

464. En France, la filière grande distribution compte 30 201 entreprises comptant un effectif de 644 085 personnes. Elle génère un chiffre d'affaires de 151 Mrds€ et une valeur ajoutée de 23 Mrds €, soit environ 1,3 % du PIB de la France en 2020.

465. En Alsace, la filière représenterait 1 106 entreprises, soit 3,6 % du nombre total d'entreprises de la filière au niveau national et 0,26 % des entreprises présentes en Alsace. L'effectif de la filière en Alsace est estimé à 22 774 personnes, soit 3,6 % de l'effectif national.

466. Sans surprise, l'implantation des entreprises suit celle de la population, la très grande majorité des communes alsaciennes accueillant au moins un établissement, mais avec une concentration dans les zones à forte densité de population, en particulier dans la métropole de Strasbourg.

Figure 53. Carte des établissements de la filière grande distribution en Alsace



Source : Données Sirène, traitement Deloitte Finance

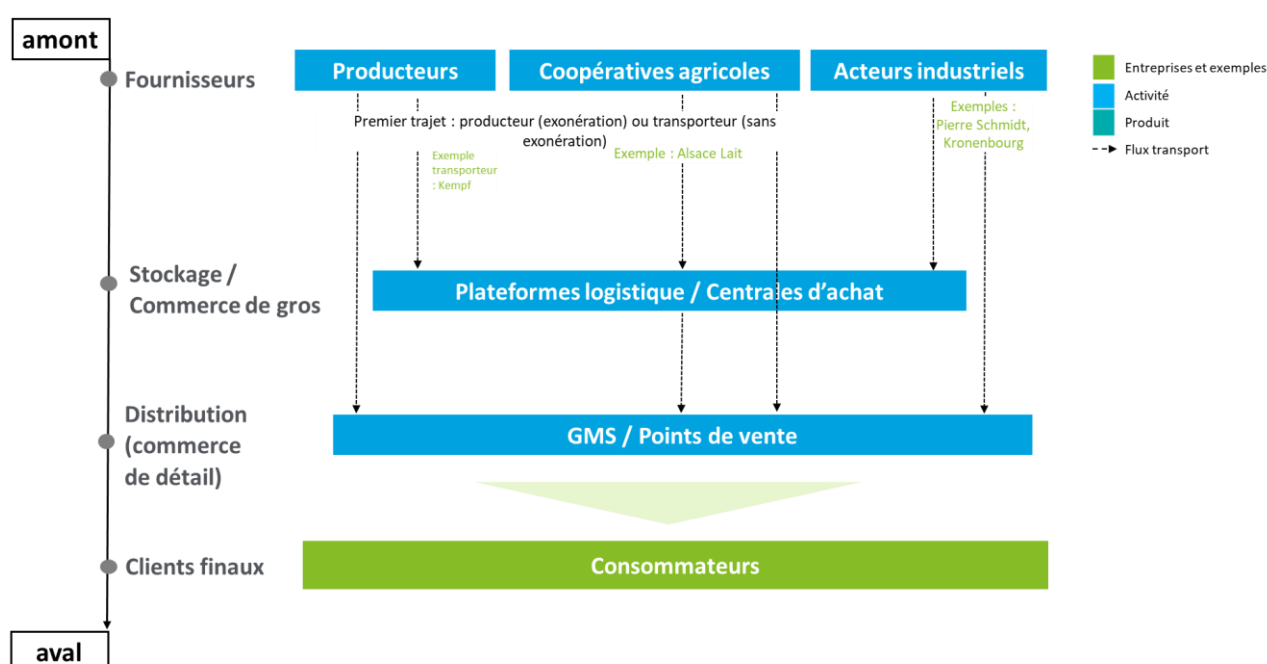
467. La filière grande distribution est structurante dans l'analyse de l'impact de la taxe R-PASS.

468. A l'amont, du fait de ses approvisionnements massifs et divers, la grande distribution pourrait être le réceptacle de nombreux impacts de la taxe situés en amont, dans différentes filières qui vendent ensuite leurs produits en GMS. Le fait que la grande distribution accepte ou pas d'intégrer une partie de ce surcoût dans ses prix d'achats sera déterminant pour l'ampleur de l'impact sur les fournisseurs, notamment agroalimentaires.

469. A l'aval, les surcoûts qu'aura subi la grande distribution pourront être répercutés à ses clients, et donc aux consommateurs finaux. La grande distribution aura donc l'influence finale sur la part de la taxe qui sera *in fine* répercutée vers les consommateurs finaux, versus la part qui restera à la charge des entreprises.

B. Estimation de l'impact imputable à la taxe R-PASS

470. Le schéma ci-après synthétise les flux de transport de la filière grande distribution.



1) Transport de produits bruts ou transformés depuis les fournisseurs majoritairement situés hors d'Alsace (producteurs, industriels) vers les plateformes logistiques des distributeurs

a) Impact brut de la taxe

471. Les produits destinés à la grande distribution sont acheminés depuis les sites des industriels à la fois alsaciens et (majoritairement) non alsaciens soit vers les centrales d'achat ou vers les plateformes logistiques des distributeurs qui réceptionnent ainsi plusieurs camions contenant des palettes. La part de la distance effectuée en Alsace sur la distance totale parcourue est de 10 %, témoignant de cette provenance majoritairement non alsacienne.

472. La part du trafic affectée par la taxe dans le trafic réalisé en Alsace est estimée à 49 % dans le scénario 1, 52 % dans le scénario 2, et 63 % dans le scénario 3.

473. Comme présenté à la section précédente, les acteurs industriels qui subiront un surcoût en raison de l'écocontribution en répercuteront 70 % aux plateformes logistiques, pour un impact estimé allant de 0,03 % à 0,04 % du chiffre d'affaires de ces dernières, selon le scénario de taxation.

b) Capacités de répercussion

474. Les produits proviennent majoritairement d'acteurs non-alsaciens, qui peuvent aussi vendre à d'autres distributeurs non-alsaciens. Les fournisseurs situés hors d'Alsace pourraient donc être réticents à supporter les coûts supplémentaires induits par la taxe.

475. Toutefois, les acteurs de la grande distribution disposent d'un fort pouvoir de négociation par rapport aux industriels fournisseurs. En effet, les acteurs industriels rencontrés ont indiqué que l'expédition des produits transformés vers les distributeurs se faisait sur la base de contrats annuels, souvent avec des tarifs fixes. Dans ces conditions, les possibilités de répercussion de la taxe semblent limitées et le surcoût sera vraisemblablement supporté par les industriels fournisseurs, et ce, même s'ils sont situés en dehors de l'Alsace.

2) Transport depuis les centrales d'achat et plateformes logistique vers les points de vente

a) Impact brut de la taxe

476. Les produits réceptionnés par les distributeurs au sein de leurs plateformes de stockage sont ensuite acheminés dans les points de vente pour être accessibles directement aux consommateurs. Ces livraisons s'effectuent sous forme de tournées et peuvent s'effectuer selon une stratégie zéro déchet consistant à ne pas faire de retour à vide. En effet, certains acteurs optimisent les tournées en s'assurant de collecter par exemple les cartons utilisés pour emballer les produits livrés, pour les retourner sur leurs plateformes. Les acteurs rencontrés indiquent que les livraisons depuis les centrales d'achats régionales situées en Alsace se font dans les points de vente situés à la fois en Alsace et hors d'Alsace, ce qui se traduit par près d'un tiers des trajets réalisés hors du territoire alsacien.

477. Au bilan, la part du trafic affecté par la taxe dans le trafic réalisé en Alsace par ces acteurs est estimée à 56 % dans le scénario 1, 59 % dans le scénario 2 et 63 % dans le scénario 3.

478. Le surcoût moyen estimé pour les acteurs de la grande distribution varie entre **0,05 % et 0,06 % du chiffre d'affaires de ces acteurs, en fonction des scénarios de taxation.**

479. Le tableau ci-dessous récapitule les fourchettes de coûts bruts estimés de la taxe selon le scénario, sur la base des données des entreprises rencontrées.

Tableau 42. Résumé des surcoûts bruts de la taxe estimés avec un taux de 0,19 €/km sur les flux de transport depuis les plateformes logistiques vers les points de distribution

Scénario	Fourchettes de coût brut de la taxe par entreprise, pour les entreprises rencontrées	Equivalent en % du CA (avant répercussion)
Scénario 1	[600 k€ - 849 k€]	[0,03 % - 0,12 %]
Scénario 2	[631 k€ - 943 k€]	[0,03 % - 0,12 %]
Scénario 3	[649 k€ - 982 k€]	[0,03 % - 0,13 %]

Source : Données de flux de transport des entreprises rencontrées, Estimations Deloitte

480. **Avec une répercussion de 90 % des transporteurs, l'impact résiduel se situerait autour de 0,05 % du chiffre d'affaires des acteurs de la grande distribution.**

481. Ces acteurs ont en moyenne un taux de marge nette en France de 0,7 % du chiffre d'affaires. La taxe R-PASS absorberait ainsi entre 6 % à 7 % de leur résultat net. La capacité de répercussion de tout ou partie de cet impact est donc un point important à considérer.

482. **En tenant compte de la répercussion en provenance des acteurs industriels, le coût global de la taxe pour les acteurs de la grande distribution (amont et aval) varierait entre 0,08 % et 0,1 % de leur chiffre d'affaires, avant répercussion.**

b) Capacités de répercussion

483. S'agissant des possibilités de répercussion du surcoût, deux situations peuvent être distinguées :

- Dans le cas des centrales d'achat sous forme de coopérative, ces dernières ne sont pas des centres de profit mais des centres de coût. Les coûts sont donc mutualisés pour l'ensemble des adhérents, et les coûts de fonctionnement sont ensuite refacturés au magasin qui réceptionne les produits. **Le surcoût lié à la taxe sera donc répercuté au magasin qui pourra répercuter le prix au consommateur final.**
- Dans le cas des autres centrales d'achat (de type non associatif), les coûts de transport sont pris en charge par la centrale et l'impact sur ce dernier sera direct puisque les contrats sont gérés au niveau national. Par ailleurs, pour certaines enseignes, le prix de vente des produits est fixé au niveau national. **Une augmentation des coûts de transport résultant de la taxe R-PASS pourrait donc vraisemblablement être absorbée dans la marge de la centrale.**

484. Toutefois, comme discuté précédemment, les acteurs de la grande distribution sont en relation directe avec le consommateur final. Ce sont donc des acteurs structurant dans le partage de la charge de la taxe entre acteurs intermédiaires et consommateurs finaux, et ce, selon les décisions de répercussion de tout ou partie du surcoût.

485. En cas de répercussion dans le prix final, les consommateurs subiront une augmentation de prix de leur panier moyen de consommation, et la marge des acteurs de la grande distribution restera inchangée.

486. Les crises de ces dernières années (Covid-19, guerre en Russie-Ukraine) qui ont eu pour effet une augmentation des prix des intrants et du carburant se sont manifestées par une répercussion substantielle de ces surcoûts sur le consommateur final, ce qui viendrait plutôt soutenir l'hypothèse d'une répercussion.

487. Le tableau ci-dessous récapitule les impacts estimés de la taxe R-PASS par type de transport, type d'acteur impacté, et ce, par scénario de taxation après répercussion des transporteurs.

Tableau 43. Impacts estimés par la grande distribution en fonction du scénario de et avant répercussion (impacts calculés avec un taux de 0,19 €/km)

Flux de transport	Origine de l'impact	Impact, en % du chiffre d'affaires des entreprises de la grande distribution (avant répercussion)		
		Scénario 1	Scénarios 2	Scénario 3

Transport de produits bruts ou transformés depuis les fournisseurs vers les plateformes logistique	Coût supporté par les fournisseurs mais répercuté vers la grande distribution	0,03 %	0,03 %	0,04 %
Transport depuis les centrales d'achat et plateformes logistique vers les points de vente	Coût supporté par la grande distribution	0,05 %	0,05 %	0,06 %
Cumul (avant repercussion)		0,08 %	0,09 %	0,1 %

Source : Données Sirène, Diane, Esane et INSEE, traitement et estimations Deloitte Finance

488. Nous retenons à titre principal un scénario dans lequel les acteurs de la grande distribution répercuteraient la totalité de leur surcoût au consommateur final.

C. Les conséquences prévisionnelles de cet impact sur la pérennité des entreprises et les emplois

489. En raison de la répercussion complète du surcoût postulée comme configuration principale, les acteurs de la grande distribution ne subiront pas de perte directe de marge nette.

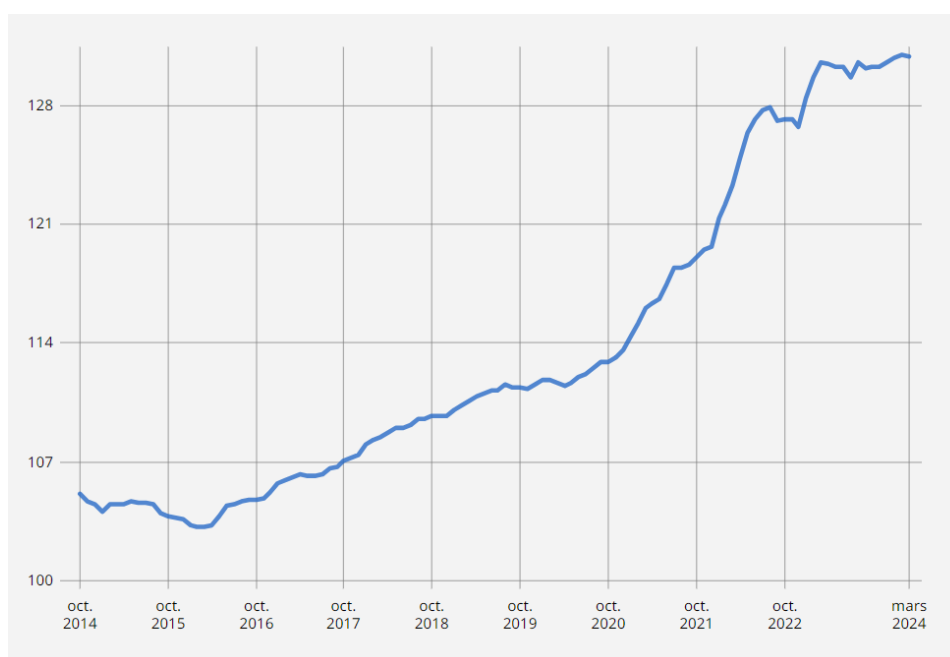
VIII. Les filières matériaux pondéreux et BTP qui, bien qu'impactées par la taxe, en seront également des bénéficiaires indirects

490. La filière des matériaux pondéreux, positionnée en amont de l'industrie du BTP, fournit des matières premières essentielles à la chaîne de valeur du BTP auquel elle est intrinsèquement liée, et avec laquelle elle forme ainsi un ensemble cohérent et interdépendant.

491. Le secteur du bâtiment est important dans l'économie française et y représente une grande part de l'emploi national. Toutefois, selon la Fédération Française du Bâtiment (FFB), le secteur traverse une crise multifactorielle, en premier celle des matériaux en partie liée à des difficultés d'approvisionnement couplée à la crise de l'énergie dans un contexte de quasi-stabilité du coût horaire du travail : augmentation du prix des aciers pour la construction, des demi-produits en aluminium, des tuiles, des produits PVC, des produits céramiques, des demi-produits en cuivre, des produits verriers ou plastiques, etc.

492. En effet, selon l'INSEE, l'index bâtiment BT01 (qui résume l'ensemble des coûts d'une entreprise moyenne du bâtiment), a connu une hausse particulièrement importante depuis octobre 2020, avec près de +16 points de pourcentage.

Figure 54. Index BT01, base 2010



Source : INSEE

493. Ces hausses qui se succèdent depuis la fin de l'année 2020 ont une conséquence sur les entreprises du bâtiment qui deviennent davantage fragiles, ce qui impacte leurs marges opérationnelles.

494. En plus de ces effets coûts, le secteur subit également des impacts liés aux difficultés d'accès à l'achat de logements de ces dernières années (difficultés d'emprunt pour les acquéreurs), la baisse du volume de constructions neuves, etc.

A. Présentation des filières matériaux pondéreux et BTP et de leurs enjeux

1) La filière matériaux pondéreux (extraction) et ses enjeux

495. Dans cette étude, nous adoptons une définition restreinte de la filière matériaux pondéreux, en intégrant uniquement **l'extraction** des matériaux pondéreux, un secteur relevant de l'industrie extractive classé dans la section B division 8 de la nomenclature NAF. En revanche, la transformation des matériaux pondéreux, classé dans la section C division 23 de la nomenclature NAF, est intégrée dans la filière BTP qui est présentée dans la section suivante.

496. Les codes NAF correspondant à l'industrie extractive sont présentés dans le tableau ci-dessous :

Tableau 44. Codes NAF associés à la filière extractive des matériaux pondéreux

Division	Code NAF	Libellé
EXTRACTION DE PIERRES, DE SABLES ET D'ARGILES	08.11Z	Extraction de pierres ornementales et de construction, de calcaire industriel, de gypse, de craie et d'ardoise
	08.12Z	Exploitation de gravières et sablières, extraction d'argiles et de kaolin

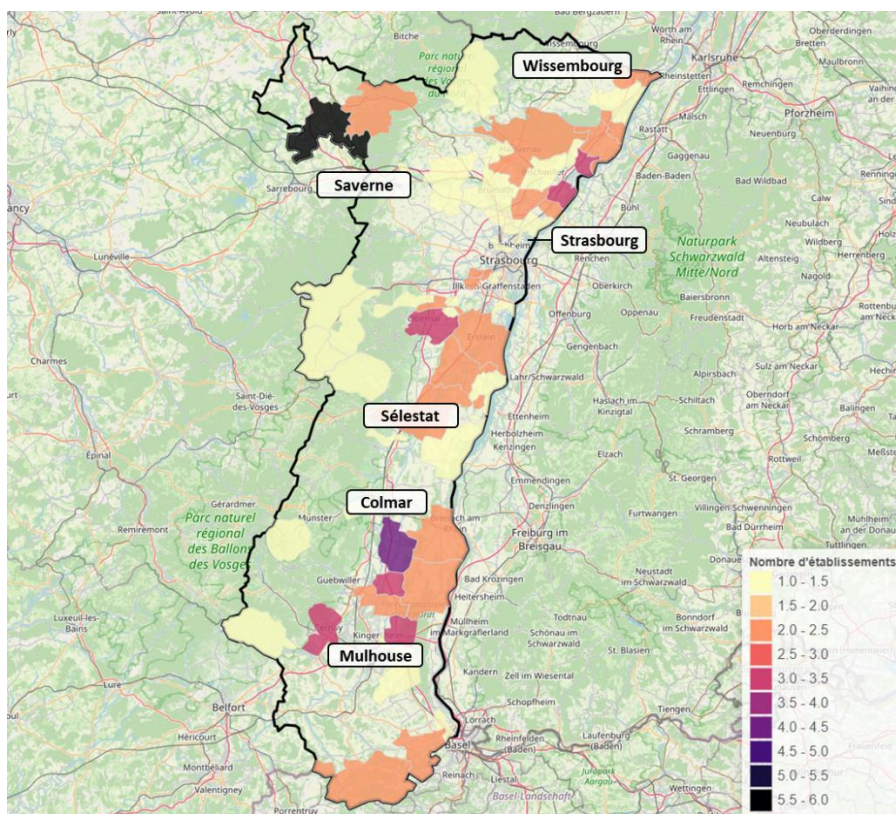
Source : INSEE, tableau Deloitte Finance

497. La filière matériaux pondéreux en France représente 719 entreprises comptant un effectif de 9 668 personnes selon les données SIRENE. Elle génère un chiffre d'affaires de 3 Mrds € avec une valeur ajoutée de 974 M€.

498. En Alsace, la filière représenterait 61 entreprises, soit 8,5 % du nombre total d'entreprises de la filière au niveau national. L'effectif estimé est de 657 personnes, soit 6,8 % de l'effectif de la filière au niveau national.

499. La filière des matériaux pondéreux en Alsace se caractérise par une présence territoriale concentrée autour de quelques entreprises situées dans les régions riches en ressources naturelles. L'activité est particulièrement soutenue dans le nord-ouest, et dans une moindre mesure au nord de Strasbourg et dans les communes avoisinantes de Colmar.

500. La carte ci-dessous représente le nombre d'établissements de la filière matériaux pondéreux établis dans chaque commune d'Alsace.

Figure 55. Carte des établissements de la filière matériaux pondéreux (extraction) en Alsace

Source : Données Sirène, traitement Deloitte Finance

2) Les filières de transformation de matériaux pondéreux et BTP et leurs enjeux

a) Présentation de la filière de transformation de matériaux pondéreux

501. Dans cette étude, nous adoptons une définition de la filière de transformation des matériaux pondéreux qui comprend les secteurs relevant de l'industrie manufacturière et classés dans la section C, division 23 de la nomenclature NAF.

Tableau 45. Codes NAF associés à la filière de transformation des matériaux pondéreux

Division	Code NAF	Libellé
FABRICATION DE PRODUITS RÉFRACTAIRES	23.20Z	Fabrication de produits réfractaires
FABRICATION DE MATÉRIAUX DE CONSTRUCTION EN TERRE CUITE	23.31Z	Fabrication de carreaux en céramique
	23.32Z	Fabrication de briques, tuiles et produits de construction, en terre cuite
FABRICATION DE CIMENT, CHAUX ET PLÂTRE	23.51Z	Fabrication de ciment
	23.52Z	Fabrication de chaux et plâtre
FABRICATION D'OUVRAGES EN BÉTON, EN CIMENT OU EN PLÂTRE	23.61Z	Fabrication d'éléments en béton pour la construction
	23.62Z	Fabrication d'éléments en plâtre pour la construction
	23.63Z	Fabrication de béton prêt à l'emploi
	23.64Z	Fabrication de mortiers et bétons secs
	23.65Z	Fabrication d'ouvrages en fibre-ciment

	23.69Z	Fabrication d'autres ouvrages en béton, en ciment ou en plâtre
TAILLE, FAÇONNAGE ET FINISSAGE DE PIERRES	23.70Z	Taille, façonnage et finissage de pierres
FABRICATION DE PRODUITS ABRASIFS ET DE PRODUITS	23.91Z	Fabrication de produits abrasifs
MINÉRAUX NON MÉTALLIQUES N.C.A.	23.99Z	Fabrication d'autres produits minéraux non métalliques n.c.a.,

502. Sur la base de cette analyse, la filière de transformation des matériaux pondéreux en France compte 4 052 entreprises et un effectif de 59 799 personnes. Elle génère un chiffre d'affaires de 18 Milliards d'€ avec une valeur ajoutée de près de 6 Milliards d'€.

503. L'Alsace regroupe 198 des entreprises de la filière, pour un effectif estimé de 2 431 personnes.

b) Présentation de la filière BTP

504. Cette définition inclut la construction de bâtiments, le génie civil et les travaux de construction spécialisés des secteurs de la section F, divisions 41, 42 et 43 de la nomenclature NAF de l'INSEE. Les codes NAF correspondants à une telle définition sont présentés dans le tableau ci-dessous.

Tableau 46. Codes NAF associés à l'industrie du BTP

Division	Code NAF	Libellé
CONSTRUCTION	41.20A	Construction de maisons individuelles
	41.20B	Construction d'autres bâtiments
	42.11Z	Construction de routes et autoroutes
GENIE CIVIL	42.12Z	Construction de voies ferrées de surface et souterraines
	42.13A	Construction d'ouvrages d'art
	42.13B	Construction et entretien de tunnels
	42.21Z	Construction de réseaux pour fluides
	42.22Z	Construction de réseaux électriques et de télécommunications
	42.91Z	Construction d'ouvrages maritimes et fluviaux
	42.99Z	Construction d'autres ouvrages de génie civil n.c.a
	43.11Z	Travaux de démolition
TRAVAUX DE CONSTRUCTION SPECIALISES	43.12A	Travaux de terrassement courants et travaux préparatoires
	43.12B	Travaux de terrassement spécialisés ou de grande masse
	43.13Z	Forages et sondages
	43.21A	Travaux d'installation électrique dans tous locaux
	43.21B	Travaux d'installation électrique sur la voie publique
	43.22A	Travaux d'installation d'eau et de gaz en tous locaux
	43.22B	Travaux d'installation d'équipements thermiques et de climatisation
	43.29A	Travaux d'isolation
	43.29B	Autres travaux d'installation n.c.a.
	43.31Z	Travaux de plâtrerie
	43.32A	Travaux de menuiserie bois et PVC

43.32B	Travaux de menuiserie métallique et serrurerie
43.32C	Agencement de lieux de vente
43.33Z	Travaux de revêtement des sols et des murs
43.34Z	Travaux de peinture et vitrerie
43.39Z	Autres travaux de finition
43.91A	Travaux de charpente
43.91B	Travaux de couverture par éléments
43.99A	Travaux d'étanchéification
43.99B	Travaux de montage de structures métalliques
43.99C	Travaux de maçonnerie générale et gros œuvre de bâtiment
43.99D	Autres travaux spécialisés de construction
43.33E	Location avec opérateur de matériel de construction

Source : INSEE, tableau Deloitte Finance

505. Sur la base de cette analyse, le BTP en France compte 478 286 entreprises et un effectif de 1 214 104 personnes.

506. La filière génère un chiffre d'affaires de près de 249 Milliards d'€ avec une valeur ajoutée de plus de 84 Milliards d'€.

507. L'Alsace regroupe 21 788 des entreprises de la filière BTP, pour un effectif estimé de 46 423 personnes. L'essentiel de ces entreprises alsaciennes (93 %) appartiennent à la division « TRAVAUX DE CONSTRUCTION SPECIALISES » qui comptabilise 84 % de l'emploi total de la filière en Alsace, contre seulement 3 % des entreprises qui évoluent dans la division « CONSTRUCTION » et qui représentent 6 % de l'emploi total de la filière. La division « GENIE CIVIL » représente 4 % des entreprises de la filière BTP en Alsace, et 10 % de ses employés.

Figure 56. Répartition des entreprises, effectifs et du chiffre d'affaires par division, filière BTP en Alsace

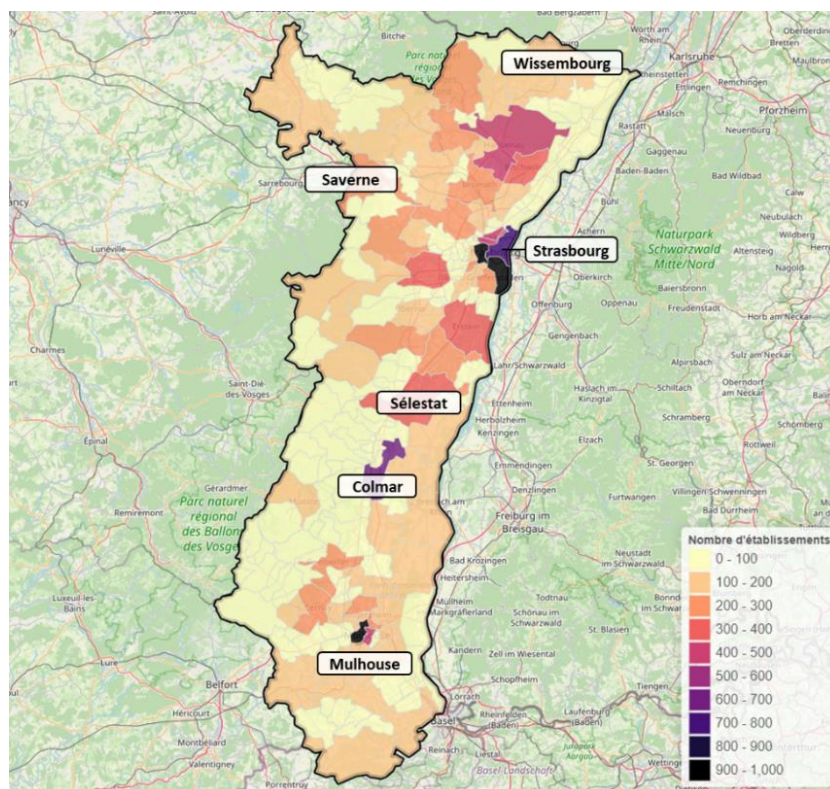
Division	% Entreprises	% Effectif
CONSTRUCTION	3 %	6 %
GENIE CIVIL	4 %	10 %
TRAVAUX DE CONSTRUCTION SPECIALISES	93 %	84 %

Source : INSEE, tableau Deloitte Finance

508. Concernant la répartition géographique des entreprises du BTP en Alsace, la carte ci-dessous révèle une activité particulièrement intense dans les zones urbaines, notamment à Strasbourg. Mais le secteur se caractérise par une présence sur des larges parties du territoire, y compris en milieu rural et périurbain sur l'ensemble du territoire.

509. La carte ci-dessous représente le nombre d'établissements de la filière BTP établis dans chaque commune d'Alsace.

Figure 57. Carte des établissements de la filière BTP en Alsace

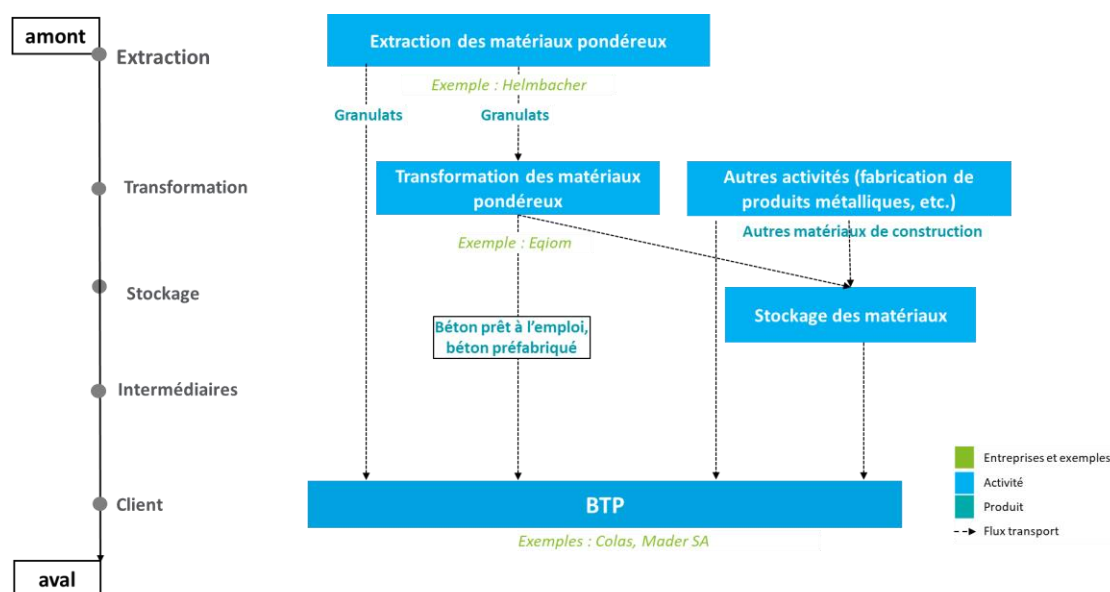


Source : Données Sirène, traitement Deloitte Finance

B. Estimation de l'impact imputable à la taxe R-PASS

510. Les filières matériaux pondéreux et BTP sont traitées conjointement, en raison de l'étroitesse de leurs relations. Le schéma ci-dessous synthétise les relations de transport entre acteurs et les produits transportés.

Figure 58. Représentation synthétique des usages de transport dans les filières matériaux pondéreux et BTP



Source : Représentation Deloitte, sur la base des entretiens avec les acteurs de la filière

511. Les granulats extraits des ballastières, sablières et gravières peuvent être soit directement acheminés vers les chantiers, soit être livrés à des intermédiaires assurant une activité de grossiste, ou encore transportés vers des acteurs industriels chargés de la transformation (centrales à béton, etc.). A ces flux entre acteurs s'ajoutent également des flux de transport internes, entre les chantiers et les sites de stockage des entreprises en charge de la construction des ouvrages (bâtiments ou travaux publics), pris en charge par les entreprises de construction.

1) Transport depuis les gravières et sites d'extraction vers les transformateurs (centrales à béton, par exemple) ou directement vers les chantiers

a) Impact brut de la taxe

512. Les produits partent depuis les sites d'extraction des granulats vers les acteurs industriels en charge de leur transformation en béton prêt à l'emploi, béton préfabriqué ou autres produits importants pour les chantiers de construction. Dans ce cadre, la part de trafic réalisé en Alsace sur la distance totale est estimée à 93 %, et la part du trafic affecté par la taxe dans le trafic réalisé en Alsace est estimée à 55 % dans le scénario 1, 66 % dans le scénario 2 et 74 % dans le scénario 3.

513. **Le coût de la taxe est estimé à 1,7 % du chiffre d'affaires des acteurs dans le scénario 1, à 2, % dans le scénario 2 et à 2,3 % dans le scénario 3.**

514. Le tableau ci-dessous récapitule les fourchettes de coûts bruts estimés de la taxe selon le scénario, sur la base des données des entreprises rencontrées.

Tableau 47. Résumé des surcoûts bruts de la taxe estimés avec un taux de 0,19 €/km sur l'activité des entreprises rencontrées pour le transport à partir des sites d'extraction vers les transformateurs

Scénario	Fourchettes de coût brut de la taxe par entreprise, pour les entreprises rencontrées	Fourchettes d'impact CA de la taxe
Scénario 1	[22 k€ - 90 k€]	[0,34 % - 1,36 %]
Scénario 2	[22 k€ - 114 k€]	[0,34 % - 1,71 %]
Scénario 3	[25 k€ - 127 k€]	[0,38 % - 1,92 %]

Source : Données des acteurs rencontrés, estimations Deloitte

515. En tenant compte d'une répercussion par les transporteurs de 90 % de ce surcoût aux industriels d'extraction, le surcoût qui pourrait être supporté par les exploitants des gravières se situerait entre 1,5 % et 2,1 % de leur chiffre d'affaires.

516. Le taux de résultat net moyen du secteur en France étant de 7,1 % selon les données ESANE, l'impact de la taxe représenterait une amputation de la marge nette allant de 22 % à 29 % avant répercussion aux donneurs d'ordre. La potentielle réduction de marge nette après répercussion est traitée ci-après.

b) Capacités de répercussion

517. Les entreprises qui exploitent les carrières fonctionnent selon trois modèles de transport avec leurs clients. Le premier modèle est celui où les clients envoient eux-mêmes les transporteurs pour acheminer les produits dans leurs sites. Dans ce cas, l'entreprise cliente assume les frais de transport. Dans le deuxième modèle les exploitants peuvent livrer eux-mêmes la marchandise. Dans le troisième et dernier modèle les exploitants affrètent des camions auprès de transporteurs de dimension locale. Dans ces deux derniers cas, les coûts supplémentaires induits par la taxe devront être supportés ou répercutés par les exploitants.

518. S'agissant de ces acteurs, la concurrence est de dimension locale et non nationale, avec des clients majoritairement situés en Alsace. Ces acteurs ne seront donc pas sujets à une distorsion de concurrence avec l'introduction de la taxe R-PASS. De plus, les augmentations de coûts de ces dernières années ont été refacturés à leurs clients.

519. Une répercussion à 100 % du surcoût induit par la taxe R-PASS **par les exploitants des carrières/gravières à leurs clients** (industriels en charge de la transformation ou entreprises de BTP en charge des chantiers) est ainsi postulée.

520. Toutefois, cette répercussion ne sera pas indolore pour les acteurs qui craignent des risques de baisse de la demande située en aval.

2) Transport de produits transformés (BPE, béton préfabriqué, par exemple) depuis les transformateurs vers les chantiers

a) Impact brut de la taxe

Précisions sur le périmètre d'impact

Les entreprises de second-œuvre seront largement exonérées étant donné que les poids lourds de moins de 7,5 tonnes et affectés au transport de matériels, d'équipements ou de machines destinés au conducteur dans l'exercice de ses fonctions seront très probablement exonérés.

521. Une fois les matériaux transformés par les industriels en charge de la transformation des granulats (Béton Prêt à l'Emploi dit BPE, béton préfabriqué, etc.), ceux-ci sont transportés directement vers les chantiers, ou remis à des intermédiaires qui se chargent de les revendre.

522. Dans ce cadre, les données analysées permettent d'estimer la part du trafic affecté à 18 % dans le scénario 1, 27 % dans le scénario 2 et 42 % dans le scénario 3.

523. **Le coût de la taxe est estimé à 0,1 % du chiffre d'affaires des acteurs dans le scénario 1, à 0,15 % dans le scénario 2 et à 0,23 % dans le scénario 3.**

524. Le tableau ci-dessous récapitule les fourchettes de coûts bruts estimés de la taxe selon le scénario, sur la base des données des entreprises rencontrées.

Tableau 48. Résumé des surcoûts bruts de la taxe et des impacts CA estimés avec un taux de 0,19 €/km sur les flux depuis les transformateurs vers les chantiers

Scénario	Fourchettes de coût brut de la taxe par entreprise, pour les entreprises rencontrées	Equivalent en % du CA (avant répercussion)
Scénario 1	[26 k€ - 29 k€]	[0,08 % - 0,1 %]
Scénario 2	[40 k€ - 43 k€]	[0,14 % - 0,15 %]
Scénario 3	[63 k€ - 66 k€]	[0,21 % - 0,23 %]

Source : Données des acteurs rencontrés, estimations Deloitte

525. **En tenant compte d'une répercussion par les transporteurs de 90 % de ce surcoût, le coût moyen pondéré qui pourrait être supporté par les transformateurs se situerait entre 0,09 % et 0,2 % de leur chiffre d'affaires selon le scénario.**

526. Le taux de résultat net moyen du secteur en France étant de 5,1 % d'après les données ESANE, l'impact de la taxe représenterait une amputation de la marge nette allant de 2 % à 4 % avant répercussion aux donneurs d'ordre. La potentielle réduction de marge nette après répercussion est traitée ci-après.

b) Capacités de répercussion

527. Selon les acteurs rencontrés, le transport, lorsqu'il n'est pas fait en propre, est souvent confié à des grands transporteurs de dimension locale, au moyen de contrats d'une durée de 3 à 5 ans. Nous postulons que les transporteurs vont répercuter 90 % du surcoût aux industriels de transformation de

matériaux. Ce surcoût sera soit supporté par les acteurs industriels, soit répercuté par ces derniers à leurs clients qui sont les entreprises de BTP titulaires des chantiers de construction.

528. Tout comme pour les carrières, le secteur de la construction revêt une dimension locale. Par exemple, le béton prêt à l'emploi est un produit de proximité puisqu'il est transporté à l'état frais et semi-liquide au moyen de camion-malaxeur jusqu'au chantier. Les propriétés de ce produit nécessitent ainsi un positionnement du chantier à proximité de centrales BPE. Les éléments en béton, de par leurs poids, sont également limités dans leurs rayons d'approvisionnement.

529. La concurrence sur ce type d'activité revêt ainsi un caractère local, et la taxe R-PASS n'entraînera vraisemblablement pas de distorsion de concurrence avec des acteurs de dimension nationale. Tous les fournisseurs étant nécessairement touchés, dans des proportions semblables, le plus probable est que le surcoût serait répercuté aux clients des transformateurs, à savoir les entreprises de la construction. Ainsi, pour les acteurs en charge de la transformation, il est postulé une **répercussion à 100 % du surcoût** induit par la taxe.

530. Toutefois, les acteurs craignent des effets sur la demande en raison des difficultés macroéconomiques de ces dernières années (inflation, taxe sur les matériaux minéraux, prix du carburant, etc.) qui ont entraîné un cumul de répercussions des surcoûts à leurs clients, et un pouvoir de négociation qui s'est par conséquent amoindri, avec des tensions de plus en plus fortes dans leurs relations avec leurs clients.

3) Transport d'autres matériaux de construction ou transport intersites

a) Impact brut de la taxe (flux aval)

531. En dehors des matériaux de construction directement livrés depuis les gravières ou les industriels, les entreprises de construction effectuent également du transport entre leurs sites ou reçoivent d'autres matériaux de construction sur leurs chantiers.

532. Ces flux de transport et le surcoût potentiel sont directement à la charge des entreprises de la construction.

533. Pour ces acteurs, la part du trafic affectée par la taxe dans le trafic réalisé en Alsace est estimée à 30 % dans le scénario 1, 38 % dans le scénario 2 et 63 % dans le scénario 3.

534. Le coût de la taxe est estimé à 0,07 % du chiffre d'affaires des acteurs dans le scénario 1, à 0,09 % dans le scénario 2 et à 0,16 % dans le scénario 3

Tableau 49. Résumé des surcoûts bruts de la taxe estimés avec un taux de 0,19 €/km sur l'activité des entreprises rencontrées pour le transport de matériaux de construction et de transports intersites

Scénario	Fourchettes de coût brut de la taxe par entreprise, pour les entreprises rencontrées	Fourchettes d'impact CA
Scénario 1	[15 k€ - 18 k€]	[0,04 % - 0,15 %]
Scénario 2	[21 k€ - 24 k€]	[0,06 % - 0,16 %]
Scénario 3	[27 k€ - 51 k€]	[0,07 % - 0,24 %]

Source : Données des acteurs rencontrés, estimations Deloitte Finance

535. En tenant compte d'une répercussion par les transporteurs de 90 % de ce surcoût aux entreprises de construction, le surcoût qui pourrait être supporté par ces dernières sur ces flux se situerait entre 0,07 % et 0,14 % de leur chiffre d'affaires.

b) Impact brut de la taxe pour les entreprises de construction (cumul des flux amonts et avalés)

536. Les entreprises de construction subiraient également les répercussions issues de l'amont, c'est-à-dire des acteurs en charge de l'exploitation des carrières et ceux en charge de la transformation des granulats. Dans ce cadre, le surcoût qui leur est répercuté vient en plus du surcoût potentiel qu'ils subiront sur leurs propres flux de transport.

537. Le tableau ci-dessous récapitule les impacts estimés de la taxe R-PASS pour les entreprises de construction, en distinguant les coûts par type de flux de transport et par scénario de taxation, en considérant dans un premier temps les impacts avant répercussion à leurs clients.

Tableau 50. Impacts estimés pour les entreprises de construction, en fonction du scénario de taxation et avant répercussion (impacts calculés avec un taux de 0,19 €/km)

Flux de transport	Origine de l'impact	Impact, en % du chiffre d'affaires des entreprises de construction (avant répercussion)		
		Scénario 1	Scénarios 2	Scénario 3
Transport depuis les gravières vers transformateurs	Coût supporté par les entreprises du pondéreux mais répercuté à 100 % vers les entreprises de construction	0,02 %	0,02 %	0,02 %
Transport de produits transformés depuis les transformateurs vers les chantiers	Coût supporté par les entreprises du pondéreux mais répercuté à 100 % vers les entreprises de construction	0,01 %	0,01 %	0,01 %
Transport d'autres matériaux de construction ou transport intersites	Coût supporté par les entreprises de construction	0,07 %	0,08 %	0,14 %
Cumul (avant répercussion)		0,09 %	0,11 %	0,18 %

Source : Données Sirène, Diane, Esane et INSEE, traitement et estimations Deloitte Finance

538. Après cumul de ces impacts, le **coût global de la taxe est estimé à 0,09 % du chiffre d'affaires des acteurs dans le scénario 1, à 0,11 % dans le scénario 2 et à 0,18 % dans le scénario 3.**

539. Le taux de résultat net moyen du secteur de la construction en France étant de 5,3 %, l'impact de la taxe représenterait une amputation de la marge nette allant de 1,7 % à 3,4 % avant répercussion aux donneurs d'ordre. La potentielle réduction de marge nette après répercussion est traitée ci-après.

c) Capacités de répercussion

540. La capacité de répercussion des acteurs du BTP dépend de l'horizon temporel et du type de marché sur lequel se positionnent les entreprises de construction, avec une distinction entre les marchés publics (type entretien autoroutes CeA) ou les marchés privés.

541. Dans le cas des contrats de long terme déjà engagés, il existe un risque de non-répercussion du surcoût induit par la taxe R-PASS puisque les prix sont déjà fixés. Toutefois, il existe une différence selon le type de marché.

- i. Dans le cas des marchés publics, des renégociations sous forme d'avenant sont possibles, et devraient permettre d'intégrer l'impact de la taxe potentielle.
- ii. Pour ce qui concerne les marchés privés, il est beaucoup plus rare que des mécanismes d'indexation soient prévus. Des renégociations peuvent avoir lieu, mais leur issue dépend du pouvoir de négociation des acteurs de la construction. La répercussion est donc plus aléatoire.

542. Dans le cas des contrats non encore engagés, le surcoût sera connu des acteurs et très certainement intégré à la base de coûts servant de base à l'établissement du prix du chantier. Il est donc très probable que ce surcoût soit répercuté.

543. Les acteurs interrogés ont cependant mis en avant que l'accumulation de hausses de coûts ces dernières années avaient entamé la propension à payer des clients, surtout dans un contexte de crise du logement principalement causée par la hausse des taux d'intérêts. Certains doutent donc de leur capacité à répercuter pleinement la taxe.

544. Bien que le caractère localisé de la concurrence favorise une répercussion, l'hypothèse privilégiée dans le cadre de cette analyse, au vu du contexte sectoriel, est donc **une répercussion partielle du surcoût induit par la taxe R-PASS** par les entreprises de construction à leurs clients. Il est postulé un taux de répercussion de 78 % qui correspond aux estimations de l'INSEE du taux de répercussion de prix sectoriels pour le secteur de la construction (voir Chapitre 4).

545. Ainsi, selon le scénario de taxation, le coût de la taxe après répercussion serait compris entre 0,02 % et 0,04 % du chiffre d'affaires des entreprises de construction selon le scénario de taxation. L'impact de la taxe représenterait par conséquent une réduction du résultat net allant de 0,4 % à 0,7 %, avant prise en compte des effets positifs de R-PASS en termes d'augmentation du volume des chantiers financés par les recettes de la taxe.

546. Le tableau ci-dessous récapitule ces résultats.

Tableau 51. Bilan de l'impact avant et après répercussion, en pourcentage du CA et de la marge nette (entreprises de construction) (impacts calculés avec un taux de 0,19 €/km)

Scénario	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3
Surcoût de la taxe, en % du CA, avant répercussion (A)	0,09 %	0,11 %	0,18 %
Taux de répercussion estimé (B)	78 %		
Surcoût de la taxe, en % du CA, après répercussion (C=A*(1-B))	0,02 %	0,03 %	0,04 %
Taux de marge nette moyen du secteur retenu (D)	5,3 %		
Impact moyen de la taxe, en % de la marge nette, après répercussion (E=C/D)	0,4 %	0,5 %	0,7 %

Source : Données des acteurs rencontrés, estimations Deloitte

C. Les conséquences prévisionnelles de cet impact sur la pérennité des entreprises et les emplois

547. Les acteurs qui seront potentiellement impactés sont donc les entreprises de BTP. L'impact moyen est estimé, comme indiqué, entre 0,4 % (scénario 1 à 19c€/km) et 0,7 % (scénario 3 à 19c€/km) de la marge nette. Un exercice complémentaire consiste à estimer l'impact en termes de diminution

de la marge nette de l'activité réalisée en Alsace, parmi les entreprises qui déclarent leurs comptes, au vu de la perte moyenne estimée en pourcentage du chiffre d'affaires après répercussion et du taux de marge propre à l'entreprise.

Tableau 52. Distribution de la perte de résultat net imputable à la taxe pour les industriels de l'agroalimentaire sur leurs flux aval, par scénario de taxation, en absence de répercussion (impact calculé avec un taux kilométrique de 0,19 €)

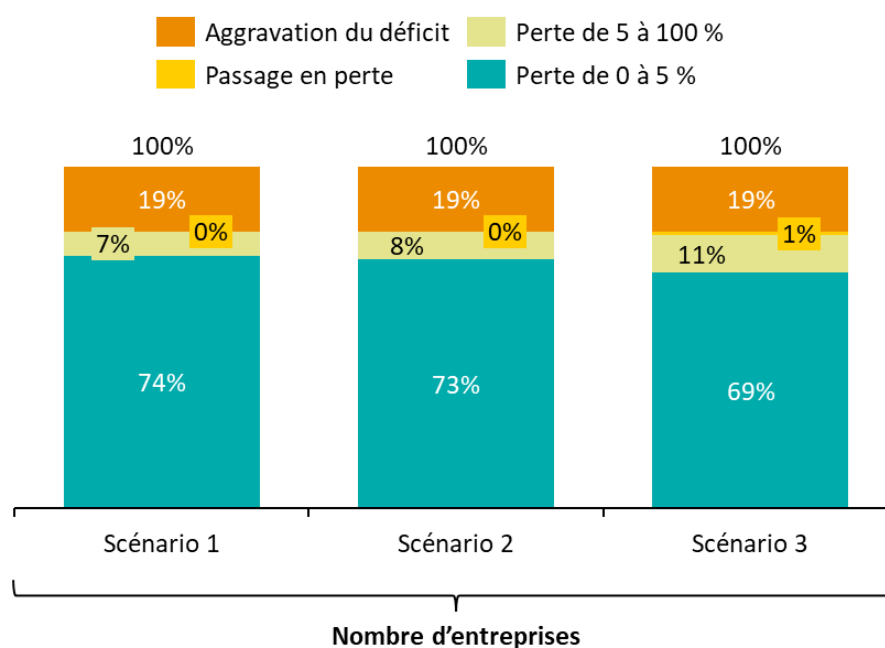
Diminution du résultat net	Part des entreprises concernées par la diminution (en % du nombre d'entreprises)			Part des effectifs employés par les entreprises concernées par la diminution de résultat net		
	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3
Déjà en perte avant la taxe (aggravation du déficit)	19 %	19 %	19 %	17 %	17 %	17 %
> 100 % (= passage en perte)	<1 %	<1 %	1 %	<1 %	<1 %	<1 %
50 à 100 %	<1 %	<1 %	<1 %	< 1 %	<1 %	<1 %
20 à 50 %	<1 %	1 %	2 %	<1 %	1 %	1 %
10 à 20 %	2 %	2 %	3 %	1 %	1 %	2 %
5 à 10 %	3 %	4 %	5 %	2 %	4 %	5 %
0 à 5 %	74 %	73 %	69 %	79 %	76 %	73 %

Source : Données Sirène, Diane, Esane et INSEE, traitement et estimations Deloitte Finance

548. Ainsi, les impacts en termes de marge parmi les entreprises déclarant leurs comptes sont exposés ci-dessous :

- La majorité des entreprises (69 % à 73 %) auront un impact sur la marge inférieur à 5 %. Ces entreprises représentent 73 à 79 % de l'emploi total.
- Les 19 % d'entreprises dont la marge était négative avant la mise en place de la taxe verront leur déficit aggravé.
- Moins de 1 % des entreprises subiraient une perte totale de leur marge.
- Parmi celles dont la marge était positive, 7 à 11 % subiraient une perte de leur marge se situant entre 5 % et 100 % dans les trois scénarios. Ces entreprises représentent 4 % à 10 % de l'emploi total.

Figure 59. Distribution de la perte de résultat net imputable à la taxe pour les entreprises de construction (après répercussion à 78 %) (impacts calculés avec un taux de 0,19 €/km)

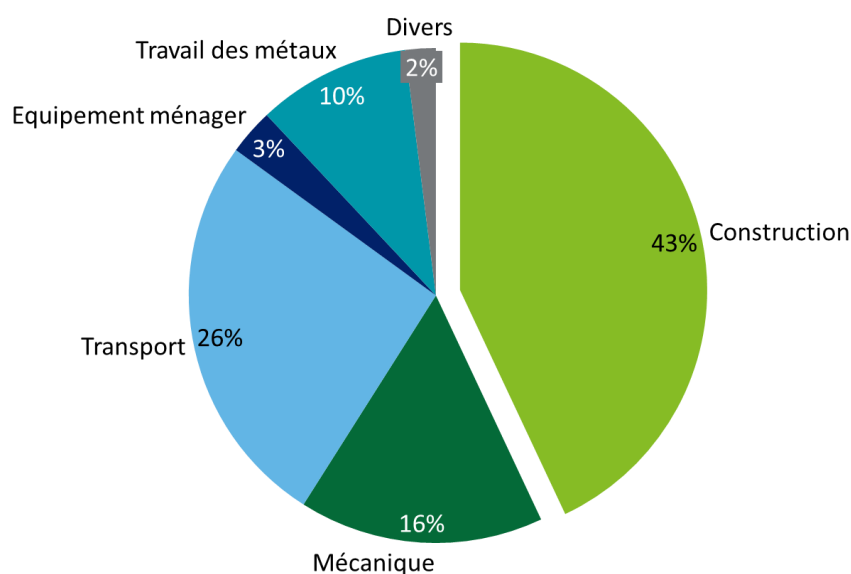


Données Sirène, Diane, Esane et INSEE, traitement et estimations Deloitte Finance

IX. Une filière métallurgie en difficulté dans un environnement extra-alsacien concurrentiel

549. La métallurgie française peut être définie comme la « colonne vertébrale » de l'industrie manufacturière puisqu'elle y joue un rôle majeur. En effet, située en amont de la chaîne de valeur industrielle, l'industrie métallurgique approvisionne de grands secteurs industriels (y compris stratégiques) tels que l'automobile, la construction, la mécanique, les composants électroniques, la défense, l'aéronautique ou encore l'agroalimentaire. Par exemple, la figure ci-dessous présente la répartition des principaux débouchés de l'acier.

Figure 60. Répartition des débouchés de l'acier selon A3M



Source : Chiffres A3M, Représentation Deloitte Finance

550. La métallurgie⁶⁸ représente ainsi 9 % de la valeur ajoutée de l'industrie manufacturière française en 2022.

551. Malgré son rôle de pilier historique de l'industrie nationale, la métallurgie française traverse aujourd'hui une période de turbulences, marquée par de nombreux défis conjoncturels, structurels et concurrentiels. Trois chocs ont notamment affecté l'industrie :

- La hausse des prix de l'énergie et des matières premières a fortement affecté ses coûts de production et directement impacté la rentabilité des entreprises.
- La forte volatilité de la demande dans les secteurs clients, en particulier le secteur automobile et celui de la construction, a provoqué une baisse de la demande en produits métallurgiques. En effet, au cours du premier semestre 2024, les commandes en provenance du secteur automobile ont baissé de 15 %, contre 10 % pour la construction⁶⁹.

⁶⁸ Divisions 24 et 25 de la nomenclature NAF (Métallurgie et Fabrication de produits métalliques).

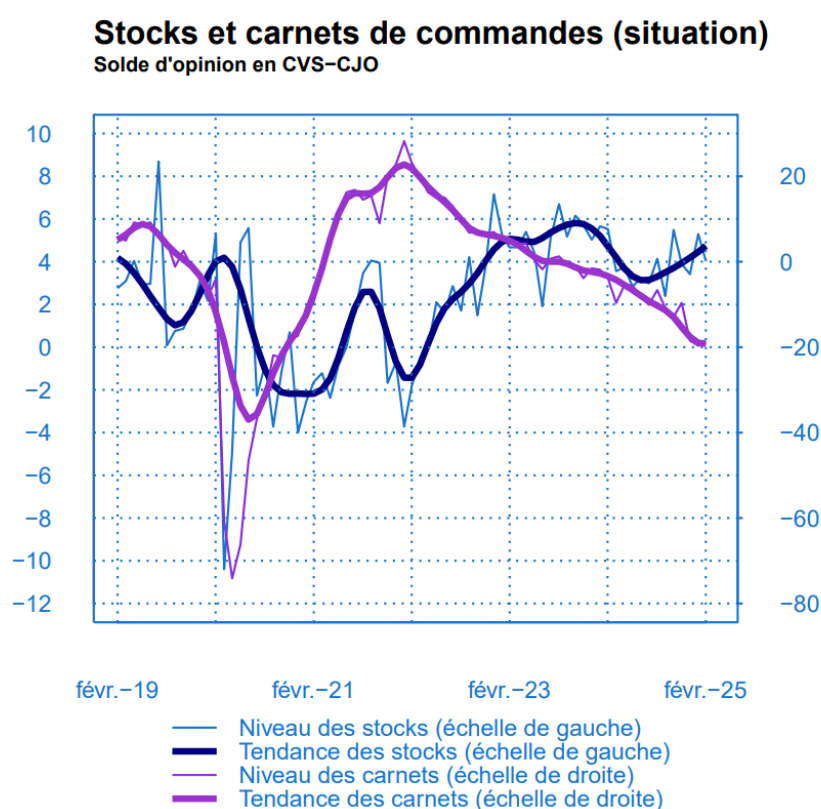
⁶⁹ Conjoncture dans la métallurgie, décembre 2024. Direction régionale de l'économie, de l'emploi, du travail et des solidarités – Région Bourgogne-Franche-Comté.

- Enfin, les crises récentes (Covid-19, guerre en Ukraine) qui ont fortement perturbé les chaînes d'approvisionnement et ont généré de l'instabilité dans les chaînes de valeur mondiales.

552. En parallèle, l'industrie métallurgique française fait face à une concurrence européenne et internationale accrue. En particulier, la concurrence des industriels asiatiques, et chinois en particulier, qui exportent leur large surplus de production sur le marché européen afin de compenser une demande intérieure en recul. Au niveau européen, des pays tels que l'Allemagne, l'Italie ou l'Espagne bénéficient de conditions de production plus compétitives, notamment en termes de fiscalité ou d'énergie.

553. La figure ci-dessous présente par exemple l'état des stocks et commandes du secteur métallurgie et fabrication de produits métalliques à février 2025. Elle démontre la baisse constatée des commandes et une hausse des stocks de ces produits à partir de février 2023.

Figure 61. Stocks et carnets de commande des secteurs de la métallurgie et de la fabrication de produits métalliques à février 2025⁷⁰



Source : Banque de France - Enquête de conjoncture publiée le 12 mars 2025

554. Cette intensification de la concurrence pèse sur la capacité des industriels français à répercuter les hausses de coûts, limitant leurs marges de manœuvre économiques.

⁷⁰ Banque de France - Enquête de conjoncture publiée le 12 mars 2025. https://www.banque-france.fr/system/files/webstats/Metallurgie_et_fabrication_metalloques_202502_20250312/FR_Conjoncture_202502_CH.pdf

555. À la suite de ces bouleversements, les entreprises françaises éprouvent deux principales difficultés en termes d'emploi :

- D'un côté, une pénurie de main-d'œuvre qualifiée en raison d'un manque d'attractivité du secteur (notamment au niveau des jeunes et des femmes) et d'une absence de profils adaptés aux nouveaux métiers ;
- De l'autre, certaines entreprises sont contraintes à réduire leurs effectifs en raison de la situation économique actuelle du secteur. En l'occurrence, ArcelorMittal, fabricant d'acier qui exploite plusieurs sites en France, a annoncé la suppression d'environ 600 emplois dans le pays en 2025⁷¹.

556. A ce faisceau de facteurs défavorables, s'ajoute l'incertitude autour des tarifs douaniers américains, encore très volatiles, qui menace de limiter l'accès à un marché de taille pour les industriels européens (les Etats-Unis représentent le deuxième marché d'export des véhicules européens en nombre d'unité, et près du quart de la valeur totale des ventes⁷²). En effet, un tarif temporaire de 25 % sur l'aluminium, l'acier et les pièces de véhicules est entré en vigueur peu après l'élection de Donald Trump⁷³, avant l'annonce d'une imposition à hauteur de 50 % au début du mois de juin 2025. Bien que cela soit encore en phase de négociation, la perspective du maintien des tarifs douaniers accentue les tensions existantes sur les chaînes logistiques mondiales, fragilisant davantage les industriels européens.

557. La filière métallurgique française fait ainsi face à une série de défis récents, dans un contexte marqué par une flambée générale des prix initiée par la pandémie Covid-19, une reprise de la production plus lente que celle de la demande, ainsi que par des tensions géopolitiques — notamment la guerre en Ukraine — ayant perturbé les chaînes d'approvisionnement et entraîné une hausse du prix des métaux. À cela s'ajoute une crise énergétique persistante en Europe, qui alourdit les coûts de production dans un secteur déjà fragilisé sur le plan de la compétitivité, en particulier face à l'Asie. Par ailleurs, les industriels doivent simultanément répondre à des exigences de décarbonation liées à la transition énergétique, tout en assurant sa transformation numérique avec un besoin de modernisation des outils de production lui permettant d'améliorer sa compétitivité.

558. La branche alsacienne de la filière n'échappe pas à ces turbulences. Elle entretient notamment des liens étroits avec l'industrie allemande qui sous-performe dans son domaine de spécialité : l'automobile. De ce fait, l'Alsace n'a pas échappé à la vague de suppressions d'emplois et de fermetures de sites. Par exemple, Dumarey-Powerglide et Novarès, deux constructeurs automobiles implantés respectivement à Strasbourg et à Ostwald⁷⁴, ont eu recours à des plans sociaux en 2024 qui

⁷¹ Acier : ArcelorMittal va supprimer 600 postes en France - La Tribune du 23/04/2025. <https://www.latribune.fr/entreprises-finance/industrie/acier-arcelormittal-annonce-un-plan-de-suppressions-de-postes-dans-le-nord-de-la-france-1023400.html>

⁷² D'après l'Association des Constructeurs Européens d'Automobiles (ACEA) : <https://www.acea.auto/fact/fact-sheet-eu-us-vehicle-trade-2025/>

⁷³ Publication de la Maison Blanche <https://www.whitehouse.gov/fact-sheets/2025/02/fact-sheet-president-donald-j-trump-restores-section-232-tariffs/>

⁷⁴ Dumarey Powerglide Strasbourg : au moins 237 licenciements – DNA du 06/02/2025. <https://www.dna.fr/economie/2025/02/06/dumarey-powerglide-strasbourg-le-plan-social-sur-les-rails> et Fermeture de Novares à Ostwald : fin du blocage, l'intersyndicale obtient de meilleures conditions de départ – ici du 04/12/2024. <https://www.francebleu.fr/infos/economie-social/fermeture-de-novares-a-ostwald-fin-du-blocage-l-intersyndicale-obtient-de-meilleures-conditions-de-depart-5054631>

ont entraîné la suppression de plusieurs centaines d'emplois. Novarès fermera d'ailleurs définitivement son site alsacien en 2025⁷⁵.

559. Par ailleurs, l'Alsace reste exposée au risque de délocalisation des filiales d'entreprises européennes implantées sur son territoire, à l'instar de BDR Thermea, fabricant européen d'appareils de chauffage, qui cessera la production sur son site alsacien d'ici 2027, ce qui entraînera la perte de près de 300 emplois⁷⁶.

560. Néanmoins, l'industrie alsacienne, et française en général, peut encore capitaliser sur ses capacités d'innovation pour se démarquer de la concurrence internationale, en plus de saisir les opportunités de réorientation, notamment dans les domaines de la transition énergétique, dans le numérique, l'aéronautique, la défense et l'armement. À cet égard, l'exemple de Stellantis est significatif : le constructeur automobile a installé de nouveaux équipements de fabrication de pièces en aluminium pour véhicules électriques sur son site de Mulhouse.⁷⁷

561. Par ailleurs, le secteur industriel pourra bénéficier dans le futur des divers plans stratégiques (notamment, le plan d'action pour l'acier et les métaux ; les mesures de protection adoptées par la Commission Européenne face aux pratiques de dumping chinoises) et de financements publics en cours d'étude aujourd'hui et qui leur permettraient de retrouver de bons niveaux de production.

A. Présentation de la filière métallurgie et de ses enjeux

562. Selon la définition de l'Union des Industries et Métiers de la Métallurgie (UIMM), la filière métallurgie regroupe les activités ci-dessous⁷⁸ :

- La métallurgie telle que catégorisée par la division 24 de la classification NAF de l'INSEE⁷⁹ ;
- La fabrication de produits métalliques (division NAF 25) ;
- La fabrication de produits informatiques, électroniques et optiques (division NAF 26) ;
- La fabrication d'équipements électriques (division NAF 27) ;
- La fabrication de machines et d'équipements (division NAF 28) ;
- L'industrie automobile (division NAF 29) ;
- La fabrication d'autres matériels de transport (division NAF 30). ;
- Une partie⁸⁰ de la division 32 (Autres produits manufacturés) ;
- La réparation et installation de machines et d'équipements (division 33).

⁷⁵ Automobile : Novares va fermer son usine en Alsace – Le figaro du 30/09/2024. <https://www.lefigaro.fr/flash-eco/automobile-novares-va-fermer-son-usine-en-alsace-20240930>

⁷⁶ Via cet article du Journal des Entreprises, dernièrement consulté le 29/05/2025 : <https://www.lejournaldesentreprises.com/article/bdr-thermea-ferme-son-usine-en-alsace-et-licencie-320-salaries-2120060#:~:text=BDR%20Thermea%20ferme%20son%20usine%20en%20Alsace%20et%20licencie%20320%20salari%C3%A9s,-Par%20Marine%20Dum%C3%A9ny&text=Le%20c>

⁷⁷ Via cet article de BFMTV, dernièrement consulté le 28/05/2025 : https://www.bfmtv.com/alsace/haut-rhin-stellantis-convertit-sa-fonderie-de-mulhouse-a-l-electrique_AD-202307060725.html

⁷⁸ Observatoire de la Métallurgie, Portrait de territoire – Lorraine, 2020.

⁷⁹ Selon la classification NAF de l'INSEE, le secteur d'activité 24 est intitulé métallurgie. La définition que nous faisons de la filière dans ce rapport brasse cependant un champ plus large pour s'aligner sur la définition de l'UIMM.

⁸⁰ En l'absence de données fines sur l'activité des acteurs, nous n'incluons que le code NAF 32.11 de la filière correspondant à la fabrication de monnaies.

563. L'ensemble des activités incluses dans cette définition sont déclinées dans le tableau ci-dessous :

Tableau 53. Codes NAF associés à la filière métallurgie

Division	Code NAF	Activité
SIDÉRURGIE	24.10Z	Produits sidérurgiques de base et ferroalliages
FABRICATION DE TUBES, TUYAUX, PROFILÉS CREUX ET ACCESSOIRES CORRESPONDANTS EN ACIER	24.20Z	Fabrication de tubes, tuyaux, profilés creux et accessoires correspondants en acier
	24.31Z	Étirage à froid de barres
	24.32Z	Laminage à froid de feuillards
	24.33Z	Profilage à froid par formage ou pliage
	24.34Z	Tréfilage à froid
PRODUCTION DE MÉTAUX PRÉCIEUX ET D'AUTRES MÉTAUX NON FERREUX	24.41Z	Production de métaux précieux
	24.42Z	Métallurgie de l'aluminium
	24.43Z	Métallurgie du plomb, du zinc ou de l'étain
	24.44Z	Métallurgie du cuivre
	24.45Z	Métallurgie des autres métaux non ferreux
	24.46Z	Élaboration et transformation de matières nucléaires
FONDERIE	24.51Z	Fonderie de fonte
	24.52Z	Fonderie d'acier
	24.53Z	Fonderie de métaux légers
	24.54Z	Fonderie d'autres métaux non ferreux
FABRICATION D'ÉLÉMENTS EN MÉTAL POUR LA CONSTRUCTION	25.11Z	Fabrication de structures métalliques et de parties de structures
	25.12Z	Fabrication de portes et fenêtres en métal
	25.21Z	Fabrication de radiateurs et de chaudières pour le chauffage central
	25.29Z	Fabrication d'autres réservoirs, citernes et conteneurs métalliques
	25.30Z	Fabrication de générateurs de vapeur, à l'exception des chaudières pour le chauffage central
FABRICATION D'ARMES ET DE MUNITIONS	25.40Z	Fabrication d'armes et de munitions
FORGE, EMBOUTISSAGE, ESTAMPAGE - MÉTALLURGIE DES POUDRES	25.50A	Forge, estampage, matriçage - métallurgie des poudres
	25.50B	Découpage, emboutissage
TRAITEMENT ET REVÊTEMENT DES MÉTAUX - USINAGE	25.61Z	Traitement et revêtement des métaux
	25.62A	Décolletage
	25.62B	Mécanique industrielle
FABRICATION DE COUTELLERIE, D'OUTILLAGE ET DE QUINCAILLERIE	25.71Z	Fabrication de coutellerie
	25.72Z	Fabrication de serrures et de ferrures
	25.73A	Fabrication de moules et modèles
	25.73B	Fabrication d'autres outillages
FABRICATION D'AUTRES OUVRAGES EN MÉTAUX	25.91Z	Fabrication de fûts et emballages métalliques similaires
	25.92Z	Fabrication d'emballages métalliques légers
	25.93Z	Fabrication d'articles en fils métalliques, de chaînes et de ressorts
	25.94Z	Fabrication de vis et de boulons
	25.99A	Fabrication d'articles métalliques ménagers

	25.99B	Fabrication d'autres articles métalliques
FABRICATION DE COMPOSANTS ET CARTES ÉLECTRONIQUES	26.11Z	Fabrication de composants électroniques
	26.12Z	Fabrication de cartes électroniques assemblées
FABRICATION D'ORDINATEURS ET D'ÉQUIPEMENTS PÉRIPHÉRIQUES	26.20Z	Fabrication d'ordinateurs et d'équipements périphériques
FABRICATION D'ÉQUIPEMENTS DE COMMUNICATION	26.30Z	Fabrication d'équipements de communication
FABRICATION DE PRODUITS ÉLECTRONIQUES GRAND PUBLIC	26.40Z	Fabrication de produits électroniques grand public
FABRICATION D'INSTRUMENTS ET D'APPAREILS DE MESURE, D'ESSAI ET DE NAVIGATION - HORLOGERIE	26.51A	Fabrication d'équipements d'aide à la navigation
	26.51B	Fabrication d'instrumentation scientifique et technique
	26.52Z	Horlogerie
FABRICATION D'ÉQUIPEMENTS D'IRRADIATION MÉDICALE, D'ÉQUIPEMENTS ÉLECTROMÉDICAUX ET ÉLECTROTHÉRAPEUTIQUES	26.60Z	Fabrication d'équipements d'irradiation médicale, d'équipements électromédicaux et électrothérapeutiques
FABRICATION DE MATÉRIELS OPTIQUE ET PHOTOGRAPHIQUE	26.70Z	Fabrication de matériels optique et photographique
FABRICATION DE SUPPORTS MAGNÉTIQUES ET OPTIQUES	26.80Z	Fabrication de supports magnétiques et optiques
FABRICATION DE MOTEURS, GÉNÉRATRICES ET TRANSFORMATEURS ÉLECTRIQUES ET DE MATÉRIEL DE DISTRIBUTION ET DE COMMANDE ÉLECTRIQUE	27.11Z	Fabrication de moteurs, génératrices et transformateurs électriques
	27.12Z	Fabrication de matériel de distribution et de commande électrique
FABRICATION DE PILES ET D'ACCUMULATEURS ÉLECTRIQUES	27.20Z	Fabrication de piles et d'accumulateurs électriques
FABRICATION DE FILS ET CÂBLES ET DE MATÉRIEL D'INSTALLATION ÉLECTRIQUE	27.31Z	Fabrication de câbles de fibres optiques
	27.32Z	Fabrication d'autres fils et câbles électroniques ou électriques
	27.33Z	Fabrication de matériel d'installation électrique
FABRICATION D'APPAREILS D'ÉCLAIRAGE ÉLECTRIQUE	27.40Z	Fabrication d'appareils d'éclairage électrique
FABRICATION D'APPAREILS MÉNAGERS	27.51Z	Fabrication d'appareils électroménagers
	27.52Z	Fabrication d'appareils ménagers non électriques
FABRICATION D'AUTRES MATÉRIELS ÉLECTRIQUES	27.90Z	Fabrication d'autres matériels électriques
FABRICATION DE MACHINES D'USAGE GÉNÉRAL	28.11Z	Fabrication de moteurs et turbines, à l'exception des moteurs d'avions et de véhicules
	28.12Z	Fabrication d'équipements hydrauliques et pneumatiques
	28.13Z	Fabrication d'autres pompes et compresseurs
	28.14Z	Fabrication d'autres articles de robinetterie
	28.15Z	Fabrication d'engrenages et d'organes mécaniques de transmission
FABRICATION D'AUTRES MACHINES D'USAGE GÉNÉRAL	28.21Z	Fabrication de fours et brûleurs
	28.22Z	Fabrication de matériel de levage et de manutention
	28.23Z	Fabrication de machines et d'équipements de bureau (à l'exception des ordinateurs et équipements périphériques)
	28.24Z	Fabrication d'outillage portatif à moteur incorporé
	28.25Z	Fabrication d'équipements aérauliques et frigorifiques industriels
	28.29A	Fabrication d'équipements d'emballage, de conditionnement et de pesage
	28.29B	Fabrication d'autres machines d'usage général

FABRICATION DE MACHINES AGRICOLES ET FORESTIÈRES	28.30Z	Fabrication de machines agricoles et forestières
FABRICATION DE MACHINES DE FORMAGE DES MÉTAUX ET DE MACHINES-OUTILS	28.41Z	Fabrication de machines-outils pour le travail des métaux
	28.49Z	Fabrication d'autres machines-outils
FABRICATION D'AUTRES MACHINES D'USAGE SPÉCIFIQUE	28.91Z	Fabrication de machines pour la métallurgie
	28.92Z	Fabrication de machines pour l'extraction ou la construction
	28.93Z	Fabrication de machines pour l'industrie agro-alimentaire
	28.94Z	Fabrication de machines pour les industries textiles
	28.95Z	Fabrication de machines pour les industries du papier et du carton
	28.96Z	Fabrication de machines pour le travail du caoutchouc ou des plastiques
	28.99A	Fabrication de machines d'imprimerie
	28.99B	Fabrication d'autres machines spécialisées
CONSTRUCTION DE VÉHICULES AUTOMOBILES	29.10Z	Construction de véhicules automobiles
FABRICATION DE CARROSSERIES ET REMORQUES	29.20Z	Fabrication de carrosseries et remorques
FABRICATION D'ÉQUIPEMENTS AUTOMOBILES	29.31Z	Fabrication d'équipements électriques et électroniques automobiles
FABRICATION D'ÉQUIPEMENTS AUTOMOBILES	29.32Z	Fabrication d'autres équipements automobiles
CONSTRUCTION NAVALE	30.11Z	Construction de navires et de structures flottantes
	30.12Z	Construction de bateaux de plaisance
CONSTRUCTION DE LOCOMOTIVES ET D'AUTRE MATÉRIEL FERROVIAIRE ROULANT	30.20Z	Construction de locomotives et d'autre matériel ferroviaire roulant
CONSTRUCTION AÉRONAUTIQUE ET SPATIALE	30.30Z	Construction aéronautique et spatiale
CONSTRUCTION DE VÉHICULES MILITAIRES DE COMBAT	30.40Z	Construction de véhicules militaires de combat
FABRICATION DE MATÉRIELS DE TRANSPORT N.C.A.	30.91Z	Fabrication de motocycles
	30.92Z	Fabrication de bicyclettes et de véhicules pour invalides
	30.99Z	Fabrication d'autres équipements de transport n.c.a.
AUTRES PRODUITS MANUFACTURÉS	32.11Z	Frappe de monnaie
RÉPARATION ET INSTALLATION DE MACHINES ET D'ÉQUIPEMENTS	33.11Z	Réparation d'ouvrages en métaux
	33.12Z	Réparation de machines et équipements mécaniques
	33.13Z	Réparation de matériels électroniques et optiques
	33.14Z	Réparation d'équipements électriques
	33.15Z	Réparation et maintenance navale
	33.16Z	Réparation et maintenance d'aéronefs et d'engins spatiaux
	33.17Z	Réparation et maintenance d'autres équipements de transport
	33.19	Réparation d'autres équipements
INSTALLATION DE MACHINES ET D'ÉQUIPEMENTS INDUSTRIELS	33.20	Installation de machines et d'équipements industriels
	33.20B	Installation de machines et équipements mécaniques
	33.20C	Conception d'ensemble et assemblage sur site industriel d'équipements de contrôle des processus industriels

33.20D

Installation d'équipements électriques, de matériels électroniques et optiques ou d'autres matériels

Source : Nomenclature d'activités françaises (NAF), INSEE

564. En se basant sur cette définition, la filière métallurgie en France représente 53 932 entreprises comptant un effectif de 1 121 001 personnes⁸¹.

565. La filière métallurgie génère un chiffre d'affaires de 382 Milliards d'€ avec une valeur ajoutée de 90,7 Milliards d'€, soit autour de 4 % du PIB de la France⁸².

En ce qui concerne l'Alsace, la filière métallurgie représenterait près de 2 758 entreprises, soit 5,1 % du nombre total d'entreprises de la filière au niveau national et 0,8 % des entreprises présentes en Alsace⁸³. Le nombre d'établissements est estimé à 2 964 pour un effectif de 56 630 personnes, soit 5 % de l'effectif national⁸⁴. **Précisions sur ces chiffres**

Le nombre d'entreprises et de salariés est déterminé en repartant des données issues de la base Sirène des entreprises sur la base des codes NAF retenus et ayant un établissement en Alsace, et ne se fonde pas sur une liste d'entreprises adhérentes à l'UIMM. En particulier, les données sur le nombre de salariés précis par établissement n'étant pas disponibles, l'estimation du nombre d'employés se fonde sur les tranches d'effectif qui sont mises à disposition. Nous retenons donc comme effectif estimé la valeur centrale de la tranche mentionnée, ce qui peut donc différer de la valeur exacte.

566. Deux divisions – la réparation et l'installation de produits métalliques (33) et la fabrication de produits métalliques, à l'exception des machines et des équipements (25), représentent l'essentiel du nombre d'entreprises de la filière (62 %) et comptabilisent 17 % des emplois totaux.

567. Les divisions de la fabrication d'équipements électriques (27), la fabrication de machines et d'équipements (28), et l'industrie automobile, qui ne représentent que 10 % en termes de nombre d'entreprises, emploient toutefois 42 % des effectifs totaux de la filière dans le département.

Tableau 54. Répartition des entreprises, effectifs et du chiffre d'affaires par division, filière métallurgie

Division	Libellé	% Entreprises	% Effectifs
331	RÉPARATION D'OUVRAGES EN MÉTAUX, DE MACHINES ET D'ÉQUIPEMENTS	23 %	4 %
332	INSTALLATION DE MACHINES ET D'ÉQUIPEMENTS INDUSTRIELS	17 %	3 %
256	TRAITEMENT ET REVÊTEMENT DES MÉTAUX - USAGE	15 %	4 %

⁸¹ Chiffres issus de la base de données Esane, 2020.

⁸² *Ibidem*.

⁸³ Le département compte 339 697 entreprises selon les données de la base Sirène, toutes filières confondues.

⁸⁴ Estimations faites sur la base des données Diane et Sirène.

251	FABRICATION D'ÉLÉMENTS EN MÉTAL POUR LA CONSTRUCTION	7 %	6 %
271	FABRICATION DE MOTEURS, GÉNÉRATRICES ET TRANSFORMATEURS ÉLECTRIQUES ET DE MATÉRIEL DE DISTRIBUTION ET DE COMMANDE ÉLECTRIQUE	2 %	12 %
293	FABRICATION D'ÉQUIPEMENTS AUTOMOBILES	2 %	9 %
282	FABRICATION D'AUTRES MACHINES D'USAGE GÉNÉRAL	4 %	8 %
289	FABRICATION D'AUTRES MACHINES D'USAGE SPÉCIFIQUE	3 %	7 %
291	CONSTRUCTION DE VÉHICULES AUTOMOBILES	< 1 %	7 %
-	AUTRES DIVISIONS	35 %	46 %

Source : INSEE, DIANE, tableau Deloitte Finance

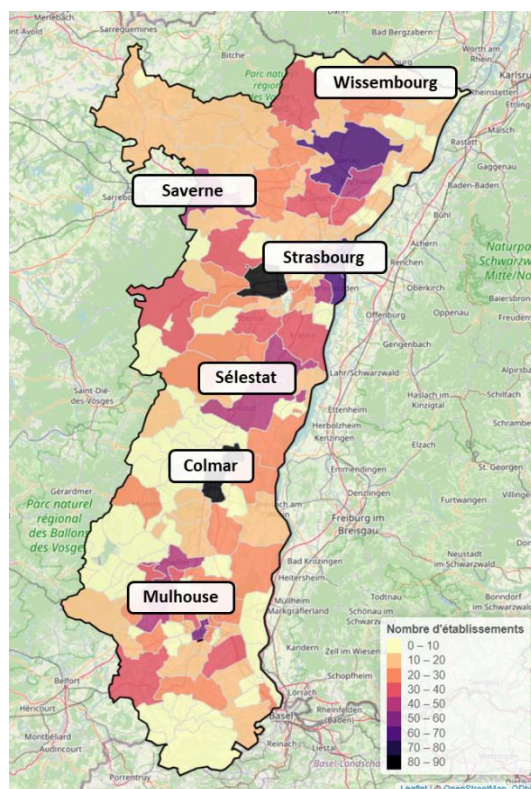
568. La filière métallurgie est fortement présente dans l'ensemble du territoire alsacien puisque la majorité des communes alsaciennes accueillent au moins un établissement du secteur, même si le Bas-Rhin se caractérise par plus d'homogénéité et un nombre d'implantations en moyenne plus élevé que le Haut-Rhin.

569. A la maille communale, on observe une concentration de l'activité, en termes d'implantation d'établissements, autour de Haguenau, Sélestat, Saverne, Colmar et Mulhouse, et de façon particulièrement intense à Strasbourg.

570. L'emploi se répartit de manière globalement homogène sur tout le territoire, avec une intensité plus marquée sur les communes déjà signalées mais aussi à Neuf-Brisach et à Haguenau où la concentration d'emplois est plus forte que celle mesurée en termes de nombre d'établissements.

571. La filière métallurgique se distingue par sa capacité à créer de l'activité autour des deux plus grands centres urbains du territoire alsacien. La carte ci-après représente le nombre d'établissements de la filière métallurgie établis dans chaque commune alsacienne.

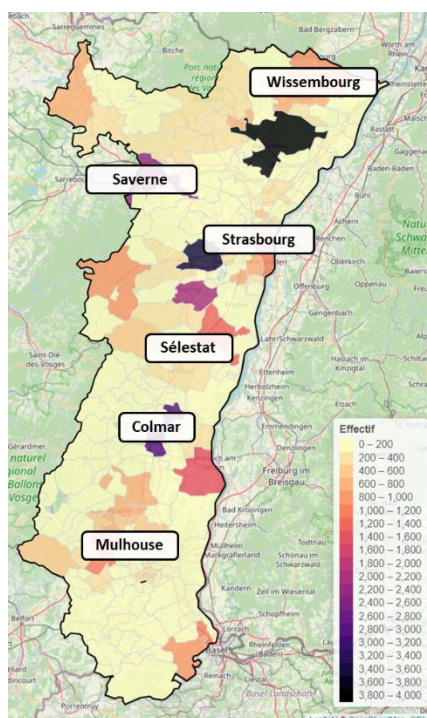
Figure 62. Carte des établissements de la filière métallurgie en Alsace



Source : Données Sirène, traitement Deloitte Finance

572. La carte ci-après montre la même répartition, mais cette fois en termes d'effectifs.

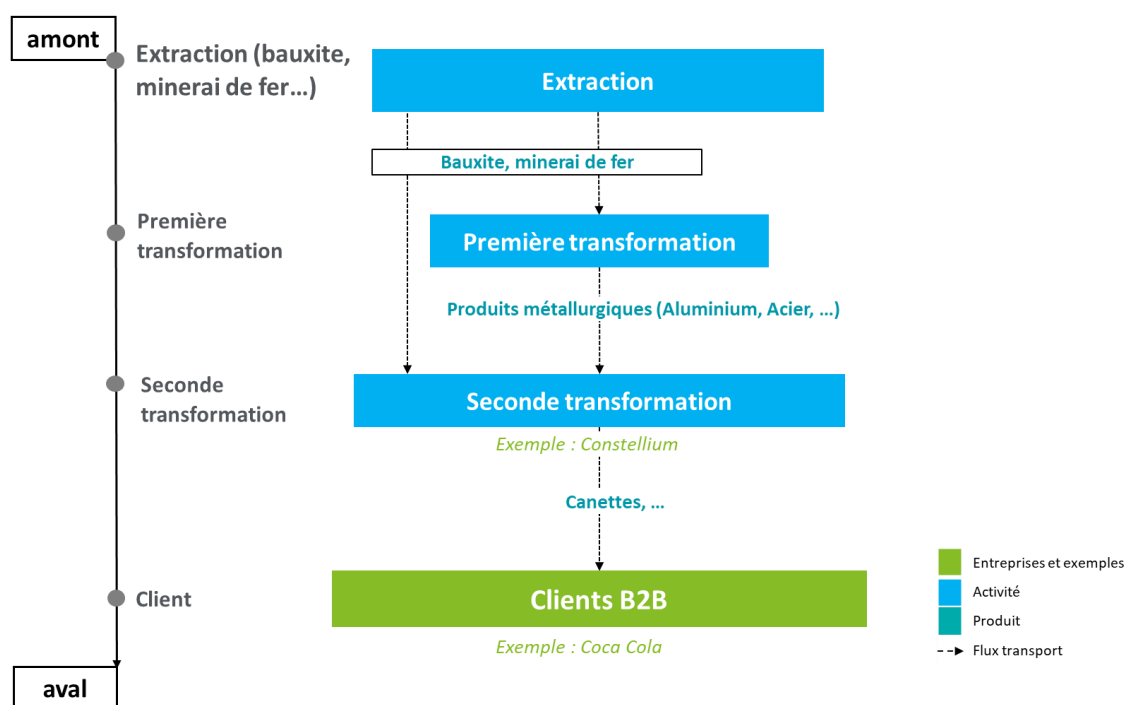
Figure 63. Carte des effectifs de la filière métallurgie en Alsace



B. Estimation de l'impact imputable à la taxe R-PASS

573. Le schéma ci-dessous synthétise les relations de transport entre les acteurs et les produits transportés.

Figure 64. Représentation synthétique des usages du transport dans la filière métallurgie



Source : Illustration Deloitte Finance

574. L'analyse de l'impact de la taxe se fait en distinguant les deux flux de transport ci-après.

1) Transport depuis les sites de première transformation vers les sites de seconde transformation

a) Impact brut de la taxe

575. Ces flux concernent l'acheminement des produits depuis les sites d'extraction ou les premiers transformateurs (tubes en acier, acier plat/long, turbines, pompes) vers les acteurs industriels en charge de leur seconde transformation en différents produits (canettes, assemblage pour l'automobile, par exemple).

576. En l'absence d'acteurs significatifs sur l'extraction en Alsace, nous avons pu estimer la nature de ces flux et leur importance à partir des données d'approvisionnement d'un nombre d'acteurs de transformation situés en Alsace.

577. Les données analysées montrent, d'une part, qu'une très grande partie de ces flux (92 %) se déroule hors d'Alsace, et d'autre part, que parmi le trafic sur le réseau alsacien, la part affectée par la taxe est estimée à 46 % dans le scénario 1, 53 % dans le scénario 2 et 58 % dans le scénario 3.

578. Le tableau ci-dessous récapitule les fourchettes de coûts bruts estimés de la taxe selon le scénario, sur la base des données des entreprises rencontrées.

Tableau 55. Résumé des surcoûts bruts de la taxe estimés avec un taux de 0,19 €/km sur les flux de transport depuis les sites de première transformation vers les sites de la seconde transformation métallurgique

Scénario	Fourchettes de coût brut de la taxe par entreprise, pour les entreprises rencontrées	Equivalent en % du CA (avant répercussion)
Scénario 1	[38 k€ - 302 k€]	[0,005 % - 0,01 %]
Scénario 2	[39 k€ - 333 k€]	[0,006 % - 0,02 %]
Scénario 3	[42 k€ - 354 k€]	[0,008 % - 0,02 %]

Source : Données des acteurs rencontrés, estimations Deloitte

579. Le coût de la taxe est ainsi estimé à **0,007 % du chiffre d'affaires des acteurs dans le scénario 1**, à **0,008 % dans le scénario 2** et à **0,009 % dans le scénario 3**.

b) Capacités de répercussion

580. Nous estimons que les transporteurs répercuteront 90 % de ce surcoût aux acteurs de première transformation. Il en résulte ainsi un surcoût variant **entre 0,006 % et 0,008 % du chiffre d'affaires des acteurs selon le scénario**.

581. Au vu du pouvoir de marché important des producteurs de pièces métallurgiques, nous faisons l'hypothèse que ce surcoût répercuté par les transporteurs sera ensuite répercuté par les acteurs de première transformation vers les acteurs en charge de la seconde transformation des produits.

2) Transport depuis les sites de seconde transformation vers leurs clients

Précisions sur les impacts estimés

Les impacts présentés ont été évalués à partir des données fournies par les acteurs rencontrés. Des échanges sont en cours avec l'un des acteurs à propos des résultats présentés ici : ces résultats sont donc susceptibles d'évoluer.

a) Impact brut de la taxe

582. Après avoir subi une seconde transformation, les produits partent par la suite depuis les sites de seconde transformation vers leurs clients.

583. Dans ce cadre, la part de trafic réalisée en Alsace sur la distance totale est estimée à près de 13 %, et la part du trafic affectée par la taxe dans le trafic réalisé en Alsace est estimée à 36 % dans le scénario 1, 46 % dans le scénario 2 et 52 % dans le scénario 3.

584. Le tableau ci-dessous récapitule les fourchettes de coûts bruts estimés de la taxe selon le scénario, sur la base des données des entreprises rencontrées.

Tableau 56. Résumé des surcoûts bruts de la taxe estimés avec un taux de 0,19 €/km sur les flux de transport depuis la seconde transformation métallurgique vers les clients finaux

Scénario	Fourchettes de coût brut de la taxe par entreprise, pour les entreprises rencontrées	Equivalent en % du CA (avant répercussion)
Scénario 1	[66 k€ - 190 k€]	[0,004 % - 0,034 %]
Scénario 2	[66 k€ - 199 k€]	[0,004 % - 0,051 %]
Scénario 3	[66 k€ - 250 k€]	[0,004 % - 0,051 %]

Source : Données des acteurs rencontrés, estimations Deloitte

585. **Le coût moyen pondéré de la taxe est estimé à 0,009 % du chiffre d'affaires des acteurs dans le scénario 1, à 0,01 % dans le scénario 2 et à 0,011 % dans le scénario 3.**

586. Les acteurs rencontrés estiment que la taxe leur sera intégralement répercutée par les transporteurs, comme l'ont été selon eux les hausses annoncées sur la LKW-Maut.

587. Nous postulons néanmoins une répercussion partielle de 90 % du surcoût par les transporteurs.

588. En tenant compte de ces paramètres de répercussion, le surcoût qui pourrait être supporté par les acteurs sur ce flux se situerait **entre 0,008 % et 0,01 % de leur chiffre d'affaires.**

b) Cumul des impacts bruts de la taxe pour les acteurs de la seconde transformation

589. Les seconds transformateurs situés en Alsace subiraient donc deux surcoûts :

- Le premier surcoût correspond à leur approvisionnement, dans l'hypothèse retenue où ce surcoût leur serait facturé par leurs fournisseurs (premiers transformateurs). Ce surcoût a pu être estimé à 0,006 % du chiffre d'affaires des acteurs de la seconde transformation dans le scénario 1, à 0,007 % dans le scénario 2 et à 0,008 % dans le scénario 3 (avant répercussion éventuelle aux clients finaux).
- Le second surcoût relatif au transport à l'aval jusqu'aux clients finaux se situerait entre 0,008 % et 0,01 % de leur chiffre d'affaires (avant répercussion éventuelle aux clients finaux).

590. En cumulant ces surcoûts, **le coût total de la taxe pour les entreprises de seconde transformation se situerait entre 0,014 % et 0,018 % de leurs chiffres d'affaires, selon le scénario de taxation.** Le taux de résultat net moyen du secteur en France étant de 4,5 %⁸⁵, l'impact de la taxe représenterait une amputation de la marge nette allant de 0,3 % à 0,4 %, dans l'hypothèse d'une rentabilité des acteurs alsaciens situés dans la moyenne du secteur et avant répercussion aux donneurs d'ordres.

591. Ce surcoût qui résultera ainsi de la taxe pourra soit être répercuté à leurs clients finaux, ou absorbé par les entreprises de seconde transformation.

⁸⁵ Sur la base des données Esane, 2022.

c) Capacités de répercussion

592. Selon certains acteurs rencontrés lors des concertations, la concurrence est située majoritairement en dehors de l'Alsace, et dans un périmètre européen, y compris dans les pays frontaliers tels que l'Allemagne. Ainsi, les acteurs alsaciens qui livrent leurs produits vers ces pays seront exposés à la taxe alors que leurs concurrents qui n'empruntent pas les routes alsaciennes ne le seront pas, ou peu. L'introduction de la taxe R-PASS entraînerait par conséquent des distorsions de concurrence entre les acteurs de la filière situés en Alsace, et ces derniers, ce qui limiterait leurs capacités de répercussion.

593. Il faut cependant souligner que les concurrents présents en Alsace sont parallèlement exposés à la LKW-Maut, et donc qu'il ne s'agirait que d'une limitation d'une distorsion aujourd'hui favorable aux sites alsaciens.

594. Toutefois, les acteurs ont également souligné que les fortes augmentations de coûts observées ces dernières années — liées principalement à la situation de la filière plutôt qu'au transport — ont été répercutées, mais ont entraîné une grande sensibilité des clients aux prix, rendant très difficile la négociation simultanée d'autres hausses de coûts et de l'intégration de la taxe R-PASS.

595. Par ailleurs, une partie des concurrents devront sans doute emprunter les routes alsaciennes afin d'assurer les livraisons en Allemagne ou dans d'autres zones où se situent leurs clients et qui nécessitent d'emprunter ces routes.

596. Bien que les répercussions attendues sur le chiffre d'affaires des acteurs rencontrés — et, par conséquent, sur l'ensemble de la filière — paraissent limitées, le contexte de la filière exposé en introduction laisse penser que les industriels de la métallurgie ne seront probablement pas en mesure de répercuter pleinement, du moins à court terme, les surcoûts induits par la taxe R-PASS. En effet, les entreprises de la métallurgie font face à des surcoûts croissants (matières premières, énergie, transport, exigences environnementales). Bien que certains aient été partiellement répercutés sur les clients, la forte sensibilité au prix du marché rend complexe la négociation d'augmentations tarifaires, notamment dans un contexte d'inflation généralisée.

597. L'introduction de nouvelles mesures (telles que la taxe R-PASS) pourrait accentuer ces tensions, dans la mesure où elles s'ajoutent à des charges déjà élevées.

598. Les données fournies par l'INSEE concernant les taux de répercussion observées historiquement indiquent un taux de répercussion de 78 %, si l'on fait la moyenne des secteurs entrant dans le périmètre de la filière métallurgie.

599. La plupart des acteurs de la filière mettent cependant en avant le contexte dégradé pour expliquer que la répercussion sera difficile voire impossible. Pour tenir compte de ce contexte dégradé, le taux de répercussion retenu est inférieur à celui estimé par l'INSEE : il est considéré un taux de répercussion de 50 % du surcoût des industriels métallurgiques de la seconde transformation vers leurs clients finaux.

600. Par conséquent, le coût total de la taxe pour les entreprises de seconde transformation après répercussion se situerait **entre 0,007 % et 0,009 % de leur chiffre d'affaires, selon le scénario de taxation. L'impact de la taxe représenterait ainsi une amputation de la marge nette allant de 0,16 % à 0,2 %** (dans l'hypothèse d'une rentabilité nette des acteurs alsaciens de 4,5 % du chiffre d'affaires).

601. Le tableau ci-dessous récapitule ces résultats.

Tableau 57. Bilan de l'impact avant et après répercussion, en pourcentage du CA et de la marge nette (seconde transformation métallurgique) (impacts calculés avec un taux de 0,19 €/km)

Scénario	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3
Surcoût de la taxe, en % du CA, avant répercussion (A)	0,014 %	0,016 %	0,018 %
Taux de répercussion estimé (B)	50 %		
Surcoût de la taxe, en % du CA, après répercussion (C=A*(1-B))	0,007 %	0,008 %	0,009 %
Taux de marge nette moyen du secteur retenu (D)	4,5 %		
Impact moyen de la taxe, en % de la marge nette, après répercussion (E=C/D)	0,16 %	0,18 %	0,2 %

Source : Données des acteurs rencontrés, estimations Deloitte

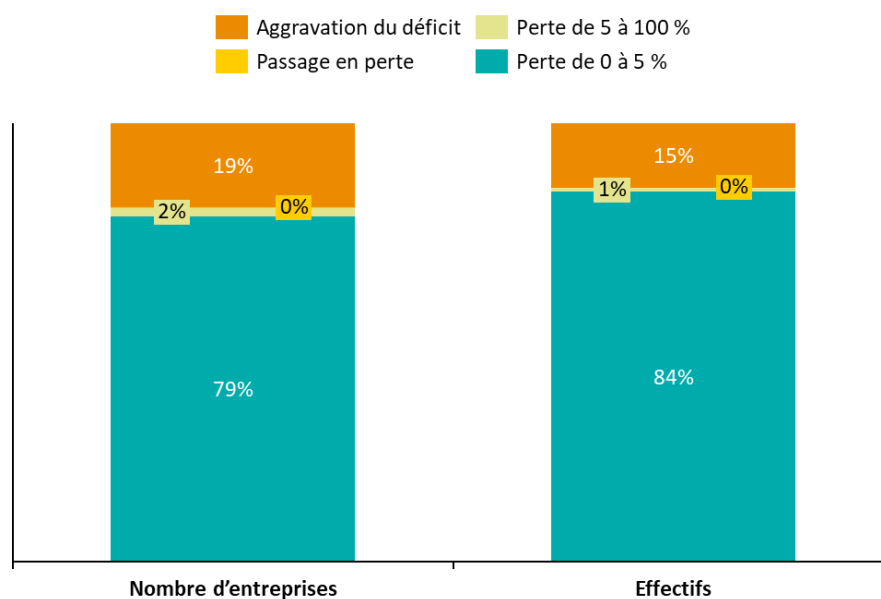
C. Les conséquences prévisionnelles de cet impact sur la pérennité des entreprises et des emplois

602. Après prise en compte des répercussions, les acteurs de la filière qui seraient impactés sont ainsi les acteurs de la seconde transformation à hauteur de près de 0,01 % de leur chiffre d'affaires.

603. L'impact moyen est estimé comme indiqué entre 0,16 et 0,2 % de la marge nette. Un exercice complémentaire consiste à estimer l'impact en termes de diminution de la marge nette de l'activité réalisée en Alsace, parmi les entreprises qui déclarent leurs comptes.

Tableau 58. Distribution de la perte de résultat net imputable à la taxe pour les entreprises métallurgiques de seconde transformation (après répercussion à 50 %) (impact calculé avec un taux kilométrique de 0,19 €)

Diminution du résultat net Diminution du résultat net	Part des entreprises concernées par la diminution (en % du nombre d'entreprises)			Part des effectifs employés par les entreprises concernées par la diminution de résultat net		
	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3
Déjà en perte avant la taxe (aggravation du déficit)	19 %	19 %	19 %	15 %	15 %	15 %
> 100 % (= passage en perte)	0,1 %	0,1 %	0,1 %	< 0,1 %	< 0,1 %	< 0,1 %
50 à 100 %	0,1 %	0,1 %	0,1 %	< 0,1 %	< 0,1 %	< 0,1 %
20 à 50 %	0,3 %	0,3 %	0,3 %	0,1 %	0,1 %	0,1 %
10 à 20 %	0,3 %	0,9 %	1,1 %	< 0,1 %	0,1 %	0,1 %
5 à 10 %	1,1 %	0,7 %	0,9 %	0,9 %	0,8 %	0,8 %
0 à 5 %	79 %	79 %	79 %	84 %	84 %	84 %



Source : Données Sirène, Diane, Esane et INSEE, traitement et estimations Deloitte Finance

604. Les impacts en termes de marge parmi les entreprises déclarant leurs comptes sont ainsi exposés ci-dessous :

- La majorité des entreprises (79 %) auront un impact sur la marge inférieur à 5 %. Ces entreprises représentent 85 % de l'emploi total
- Les 19 % d'entreprises dont la marge était négative avant la mise en place de la taxe verront leur déficit aggravé. Elles représentent 15 % des effectifs employés.
- Parmi les entreprises ayant une marge positive, près de 2 % subiraient une perte de marge située entre 5 % et 100 %, avec très peu de variation selon les scénarios. Ces entreprises représentent près de 1 % de l'emploi total.
- Moins d'1 % des entreprises passeraient en perte de marge.

X. Evaluation de l'impact de R-PASS sur les entreprises alsaciennes

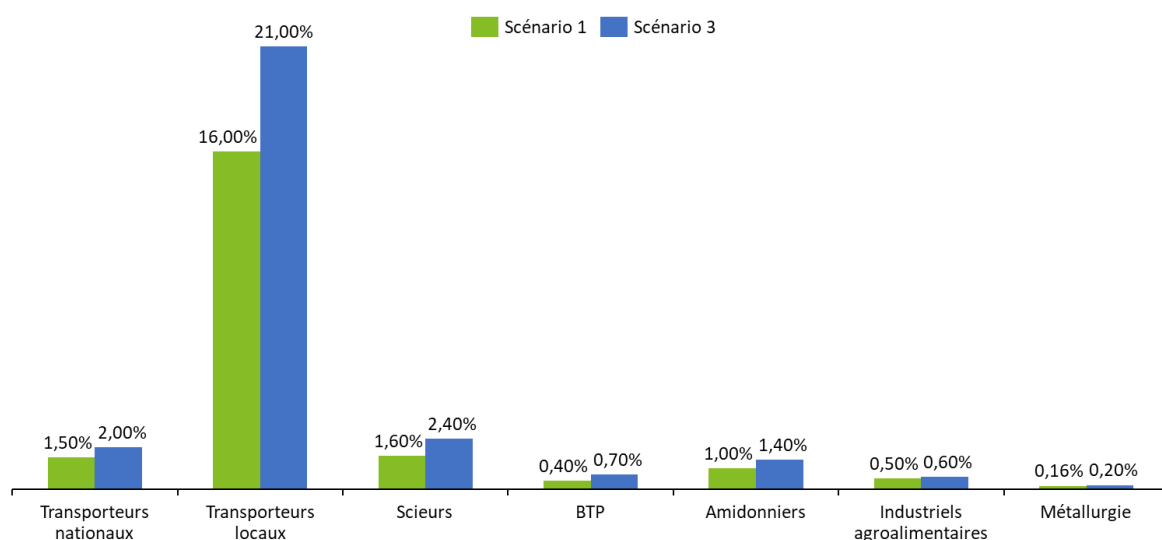
A. Vision agrégée des impacts

605. Les acteurs des filières étudiées subiront des pertes de marge plus ou moins importantes en fonction de leur exposition à la taxe, de la part du transport dans leurs activités et de leurs capacités de répercussion à leurs clients finaux.

606. Ces capacités de répercussion dépendent elles-mêmes de plusieurs facteurs : la nature des contrats (public/privé ou court/long), la situation concurrentielle (locale/nationale/internationale ou monopolistique/concurrentielle) et le contexte socio-économique actuel (inflation, conflit Russo-ukrainien, etc.).

607. Le schéma ci-dessous présente l'impact en termes de marge pour l'ensemble des filières.

Figure 65. Résumé des pertes de marge nette des acteurs des filières étudiées avec un taux kilométrique à 19c€/km, après répercussion



Pour les filières hors transport : cas d'une répercussion à 90 % par les transporteurs (hypothèses majorantes)

** Les filières suivantes ne subiraient pas d'impact du fait de la répercussion de leurs surcoûts : grande distribution, matériaux pondéreux*

Source : Données acteurs, Esane, Calculs Deloitte Finance

608. L'évaluation des impacts de la taxe R-PASS met en évidence la position particulièrement exposée des transporteurs locaux qui empruntent les axes taxés de façon intensive. Même dans le cas d'une répercussion auprès des chargeurs (estimée entre 90 et 95 % dans l'étude) les pertes de résultat net se situeraient entre 16 et 21 % avec l'hypothèse d'un taux kilométrique à 0,19 €/km.

609. Les transporteurs de dimension nationale auraient un impact plus maîtrisé, notamment en raison de leur capacité à répercuter aux clients les surcoûts de transport sur les grands axes. Les impacts en termes de marge nette pour ces derniers seraient compris entre 1,5 % et 2 % de leur résultat net, selon les scénarios avec l'hypothèse d'un taux kilométrique à 0,19 €/km.

610. Quatre autres filières pourraient subir des impacts qui, bien que de bien moindre ampleur, resteraient significatifs : bois (première transformation), amidonnerie, agro-alimentaire et la métallurgie (seconde transformation).

611. C'est notamment le cas de la filière bois, en particulier les acteurs de la première transformation. Étant situés en dehors de l'Alsace, ils se retrouvent facilement en concurrence avec des entreprises d'autres régions, non soumises à la taxe. Cette situation est d'autant plus délicate que le marché du bois est national, voire mondial, et que le choix des prestataires se fait souvent « transport inclus ». Les scieries alsaciennes seraient donc en situation de distorsion de concurrence, ce qui complique fortement la répercussion du coût de la taxe sur leurs clients. L'évaluation de la taxe R-PASS pour cette filière met en évidence des pertes de résultat net pour ces acteurs comprises entre 1,6 % et 2,4 %. A l'amont de la filière, la question de l'absorption par les communes forestières des pertes subies par les sylviculteurs est cruciale, ces derniers seraient fragilisés s'ils n'étaient pas accompagnés par les propriétaires pour prendre les surcoûts en charge.

612. De leur côté, les amidonniers perdraient entre 1 % et 1,4 % avec l'hypothèse d'un taux kilométrique à 0,19 €/km. Pour les industriels de l'agro-alimentaire, l'impact sur leur résultat net est de l'ordre de 0,5 % en raison de l'hypothèse privilégiée d'une répercussion partielle. Cet impact résulte des surcoûts subis à l'aval auxquels s'ajoutent les surcoûts de leurs fournisseurs agricoles ou intermédiaires qui leur en répercuteraient une partie. Cela se traduirait ainsi par une augmentation de coûts des industriels, qui supporteraient une augmentation de leurs coûts d'approvisionnement modulée par le taux de répercussion retenu.

613. Les acteurs de la filière BTP subiraient un impact qui serait négligeable du fait de leur capacité à répercuter une grande partie de leur surcoût dans le contexte d'une concurrence locale. Pour les acteurs de la métallurgie, l'impact serait de 0,16 % dans le scénario 1 de taxation pour un taux kilométrique de 0,19 €.

614. A l'autre bout du spectre, les filières grande distribution et matériaux pondéreux devraient être en mesure de répercuter la totalité (ou quasi-totalité) de leur surcoût. Cela ne signifie pas que la taxe serait totalement indolore : la répercussion sur le prix pourrait entraîner une réaction des clients, sous la forme d'une baisse de la demande.

- Pour la grande distribution, cet effet serait limité par l'impact relativement faible sur les prix (estimé à près de 0,1 %).
- Pour les matériaux pondéreux, la hausse de prix de l'ordre de 1,5 % à 2,1 % selon le scénario en cas de répercussion pourrait avoir une conséquence un peu plus sensible.

B. Focus sur l'impact cumulatif de R-PASS sur un produit élaboré majoritairement en Alsace : la tarte flambée

Nota Bene

Nous avons pris connaissance des remarques du CCEA concernant notre estimation du surcoût de la taxe sur le prix de la tarte flambée. Nous avons rectifié certains éléments dans notre démonstration, concernant notamment les trajets empruntés dans le cadre de la chaîne de valeur de fabrication du produit. Ces changements mineurs n'aboutissent cependant pas à une différence significative en termes du surcoût estimé sur le prix du produit.

Nous sommes encore dans l'attente d'éléments détaillés de la part du CCEA étayant sa démarche sur cet exercice. Ces résultats pourront donc être amendés en fonction des données complémentaires reçues.

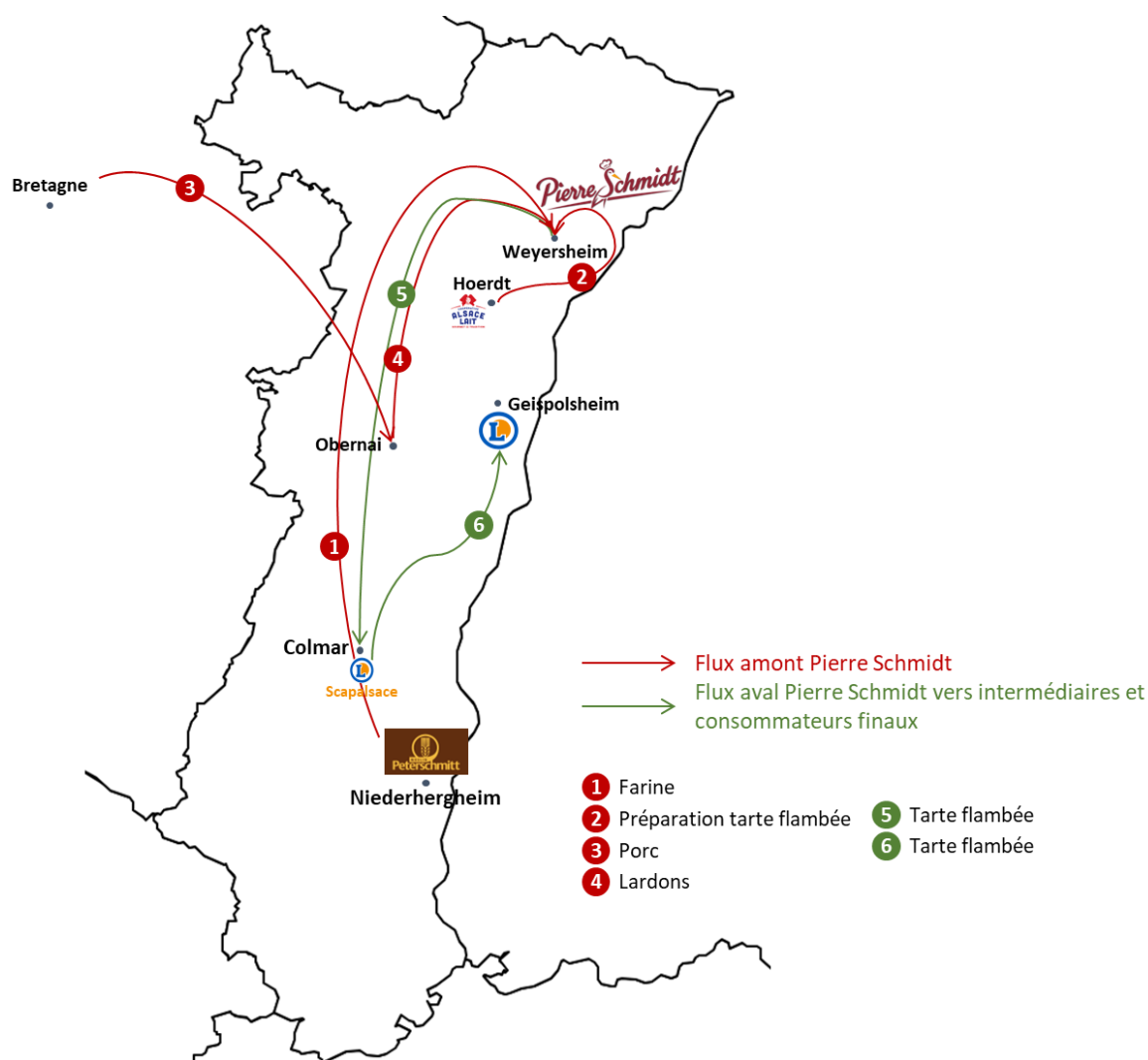
615. Le prix de la tarte flambée, emblématique d'un produit faisant l'objet de transport essentiellement en Alsace, ne serait affecté par la R-PASS qu'à hauteur de +0,01%

616. La tarte flambée, produit emblématique en Alsace, a été sélectionnée pour une étude de cas de l'incidence de la taxe R-PASS sur le prix d'un produit dont la chaîne de valeur est largement située en Alsace, et qui fera donc l'objet potentiellement de taxations multiples, aux différentes étapes de transport qui marquent sa fabrication.

617. En effet, la préparation de la tarte flambée requiert plusieurs ingrédients dont les principaux sont la farine, les lardons et une préparation tarte flambée composée principalement de fromage blanc et de crème fraîche.

618. Pierre Schmidt, qui est l'entreprise principale qui fabrique la tarte flambée, est située au Nord du département, plus précisément à Weyersheim. Selon les informations communiquées par les acteurs pour la réalisation de l'étude de cas, l'entreprise s'approvisionne en farine auprès du Moulin Peterschmitt situé au sud de l'Alsace à mi-chemin entre Herrlisheim et Niederhergheim. Elle s'approvisionne également en préparation pour tarte flambée auprès de la coopérative laitière Alsace Lait située à Hoerd, en porc en provenance de Bretagne qui est d'abord acheminé vers une charcuterie située à Obernai avant d'être transformé en lardons qui seront transportés par camion à Weyersheim.

619. La tarte flambée est par la suite acheminée vers une centrale logistique de la grande distribution, par exemple la centrale logistique de Leclerc, la Scapalsace, située à Colmar, pour ensuite être redistribuée vers des magasins de détail, par exemple le magasin Leclerc de Geispolsheim.

Figure 66. Les principaux flux de transport pour la préparation de la tarte flambée

Source : Représentation Deloitte Finance

1) Impact de la taxe sur les flux d'approvisionnement

620. L'acheminement par camion de la farine à partir du moulin Peterschmitt vers l'usine de Pierre Schmidt requiert d'emprunter une partie des routes taxées telles que l'A35 et la RD83 à raison de près de 68 km taxables par camion, à proportion de 67 % du trajet total.

621. De la même manière, les camions transportant le porc en provenance de la Bretagne empruntent l'A355 puis l'A35 sur près de 9 km (soit moins de 1 % de la distance totale, et 9 % de la distance en Alsace). Ensuite, les camions transportant les lardons fumés depuis Obernai empruntent l'A35 sur 21,6 km, ainsi que le GCO, pour une distance totale de 50 km.

622. En parallèle, l'acheminement de la préparation pour tarte flambée (fromage blanc et crème fraîche) depuis l'usine de Hoerdt de la coopérative Alsace Lait requiert l'utilisation de l'A35 à raison de près de 5 km, sur un trajet de 12 km au total⁸⁶.

⁸⁶ Cet itinéraire est privilégié par rapport à un itinéraire plus court empruntant la D37, car celle-ci traverse la commune de Hoerdt où la circulation est interdite aux camions.

623. Chacun de ces trajets des intrants de la tarte flambée génère un coût, qui se cumulent. Pour ramener l'ensemble de ces coûts à un produit final, il faut calculer :

- 1) ce que représente ce coût pour une quantité donnée d'intrant : par exemple, un camion de 25 tonnes de farine qui va parcourir les 67,6 kilomètres de route taxée va payer 12,84 €, soit l'équivalent de 0,5 € par tonne de farine. Ce coût sera doublé si l'on considère que ce trajet local fera l'objet d'un retour à vide.
- 2) ce que va peser ce coût dans l'équivalent de produit final, qui va dépendre du poids relatif de cet intrant dans le produit final. Par exemple, si la farine représente 41,5 % du poids total du produit fini, il faut appliquer ce coefficient de 41 % au surcoût par tonne de farine pour calculer le surcoût sur le produit final associé au surcoût sur la farine, soit 21 centimes d'euro

624. Afin de déterminer la quantité nécessaire par intrant, nous nous sommes référés à la répartition des ingrédients sur l'emballage de la boîte de tarte flambée commercialisée par Pierre Schmidt. Pour l'ensemble des intrants, nous faisons l'hypothèse que les camions ont une capacité de 25 tonnes, en l'absence d'informations détaillées à ce stade. Par ailleurs, pour tenir compte des retours des acteurs à propos de l'importance du transport à vide, nous considérons l'hypothèse où tous les trajets locaux (farine, préparation tarte flambée et lardons) peuvent faire l'objet d'un retour à vide, et retenons dans ce cas à titre conservateur le coût de la taxe pour les trajets aller et retour. Le tableau ci-après détaille ce calcul.

Tableau 59. Etapes de calcul du coût cumulé de la taxe sur les flux d'ingrédients utilisés dans la fabrication d'une tonne de tarte flambée

Intrant	Impact pour un trajet (camion entier) (Tous scénarios)		Surcoût pour une tonne d'intrant	Part dans 1 tonne de tarte flambée	Surcoût pour une tonne de produit fini	Surcoût pour une tonne de produit fini (avec hypothèse de retour à vide sur les trajets locaux)
	Distance taxable	Coût de la taxe				
Préparation tarte flambée	4,5 km	0,86 €	0,034 €	38,5 %	0,0132 €	0,03 €
Farine	67,6 km	12,84 €	0,514 €	41,5 %	0,2132 €	0,43 €
Lardons	30,5 km	5,80 €	0,232 €	14 %	0,0325 €	0,06 €
Autre	---	---		6 %	---	---
Ensemble	---	---		100 %	0,26 €	0,51 €

Source : Calculs Deloitte Finance

625. Ainsi, au total et dans les trois scénarios de taxation, près de 102 km de distance sont effectués afin de réceptionner les intrants servant à la fabrication de la tarte flambée par Pierre Schmidt. En rapportant cela aux quantités nécessaires par ingrédient pour la production d'une tonne de tarte flambée, le surcoût cumulé est estimé à 0,26 €, et monte à 0,51 € si l'on retient l'hypothèse où tous les trajets locaux se traduisent par un retour à vide.

2) Impact de la taxe sur les flux aval

626. Une fois la tarte flambée fabriquée, celle-ci est acheminée depuis les usines de Pierre Schmidt vers la centrale Scapalsace, soit 75 km effectués sur le réseau taxé à cause des routes A35 et D83 qui sont empruntées. Cette distance correspond à 72 % de la distance totale qui est exclusivement

effectuée en Alsace. Le trajet subit un surcoût de 14,2 € par trajet, soit 0,57 € par tonne de produit transporté. Ce coût sera doublé si l'on considère que ce trajet local fera l'objet d'un retour à vide.

627. La centrale d'achat achemine ensuite le produit vers le magasin Leclerc situé à Geispolsheim. Ce trajet correspond à une distance de 65 km sur le réseau taxable dans les trois scénarios, soit près de 85 % de la distance totale effectuée en Alsace pour ce trajet. Le trajet subit un surcoût de 12,4 €, soit 0,50 € par tonne de produit transporté. Ce coût sera doublé si l'on considère que ce trajet local fera l'objet d'un retour à vide.

628. Au total, 140 km de distance sont effectués par camion sur le réseau taxé afin d'acheminer la tarte flambée vers le consommateur final, pour un cout total par tonne de produit transporté de 1,07 €⁸⁷ qui monte à 2,14 € dans l'hypothèse d'un transport avec retour à vide, quel que soit le scénario de taxation.

3) Impact cumulatif de la taxe R-PASS sur le prix de la tarte flambée

629. Le tableau ci-dessous récapitule le surcoût induit par la taxe par camion et par produit transporté, en additionnant les flux amont et aval.

Tableau 60. Distances totales et distances sur les routes taxées par produit transporté, et coût de la taxe, par camion

Flux	Produit transporté	Distance sur le réseau taxé	Coût de la taxe (€, par trajet)	Coût de la taxe (€, par tonne de produits finis)	Coût de la taxe (€, par tonne de produits finis, avec retour à vide en trajet local)
Amont	Farine	67,6	12,8	0,21	0,42
	Préparation tarte flambée	4,5	0,9	0,01	0,02
	Porc et lardons	30,5	5,8	0,03	0,03
Aval	Tarte flambée (vers centrale d'achats)	74,6	14,2	0,57	1,14
	Tarte flambée (depuis centrale d'achats vers magasin)	65,4	12,4	0,5	1
Ensemble		242,6	---	1,3	2,6

Source : Calculs Deloitte Finance

630. Ainsi, la distance cumulée totale requise par camion pour la préparation du produit et sa vente au consommateur final est de 1 298 km, dont 242 km sur le réseau taxé, soit près de 20 % de la distance totale cumulée. Le coût total cumulé de la taxe pour la fabrication et l'acheminement d'une tonne de tarte flambée est estimée à 1,3 €, et jusqu'à 2,6 euros si l'on considère des trajets retours à vide sur les trajets intra-Alsace.

⁸⁷ $140 * 0,19 * \frac{1}{25} = 1,07 \text{ €}$

631. Si l'on ramène ce surcoût au prix d'une boîte de tarte flambée au kg de 13,3 € (soit 8 €⁸⁸ la boîte de 600 g), le prix du produit (hors transport à vide) serait affecté par la taxe R-PASS à hauteur de 0,01 %, soit un surcoût brut de 0,08 centimes € par boîte de 600g⁸⁹.

632. L'impact incluant le transport à vide serait de 0,02 %, soit 0,16 centimes par boîte.

633. Le prix au kg d'autres tartes flambées (autres marques) est parfois plus bas. Avec un prix au kg de 7,8 €/kg (exemple d'une marque de distributeur et sous un autre format), et en considérant un même schéma d'approvisionnement, le surcoût atteindrait 0,04 % (avec prise en compte d'un possible transport à vide).

634. Il est à noter qu'il s'agit là d'un impact mesuré dans l'hypothèse d'une répercussion intégrale du surcoût sur le consommateur, sans impact subi par les entreprises tout au long de la chaîne de valeur, soit le scénario le plus défavorable au consommateur.

XI. Mesures d'évitement-réduction-compensation du surcoût

635. Deux types de mesures de réduction de l'impact de la taxe sont apparues au cours de la concertation.

636. **La première est le scénario de taxation.** Les résultats montrent un impact décroissant sur les acteurs locaux entre un scénario 3 correspondant à l'intégralité du réseau taxable et un scénario 1 réduit aux grands axes. L'ampleur de la sensibilité au choix du scénario dépend toutefois de la filière.

637. C'est ainsi qu'un passage du scénario 3 au scénario 1 conduirait, pour les transporteurs locaux très exposés à la taxe, à une réduction de la perte de résultat net de près de 5 points de pourcentage (passage de 16 % à 21 %), soit une réduction de 24 %. Pour les transporteurs de dimension nationale, l'impact serait réduit d'un quart.

638. Concernant les propriétaires forestiers, un passage du scénario 3 au scénario 1 serait équivalent à une réduction de 40 % de l'impact. Plus largement, l'impact, sur les flux amont depuis les forêts vers les sites de première transformation, sera nettement diminué si le réseau taxé répond au scénario 1, ce qui permettra d'éviter l'impact associé aux départementales des cols vosgiens desservant les forêts.

639. S'agissant des acteurs du BTP, un passage du scénario 3 au scénario 1 conduirait à une réduction de la perte de résultat net de près de 0,3 point de pourcentage (passage de 0,7 % à 0,4 %), soit une réduction de 43 %.

640. Au cours de la concertation, un aménagement supplémentaire du scénario de taxation a été considéré. Il s'agit de l'exclusion de la RD83 au sud de Colmar, en raison notamment de sa faible exposition au trafic de transits. Cette option constitue donc une mesure supplémentaire d'évitement, par rapport au choix d'un scénario 1 plutôt que 3.

⁸⁸ Prix de vente à Carrefour, disponible sur le lien suivant : <https://www.carrefour.fr/p/flammekueche-lardons-oignons-pierre-schmidt-3234510010373> (dernièrement consulté le 01/08/2024)

⁸⁹ Nous tenons également compte d'un coût de l'emballage de 10 % qui n'a pas pu être modélisé finement.

641. Cette mesure réduit de près de 6 % les flux affectés par la taxe, par rapport au scénario 1. Par ailleurs, comme cette réduction profite tout particulièrement au trafic local et d'échange, cette mesure se traduit par une augmentation de la part des recettes collectées sur les acteurs du transit. Plus de 50 % des recettes seraient en effet alors collectées auprès des acteurs du transit, alors que ces derniers utilisent pour l'instant les infrastructures en supportant 0 % des coûts associés.

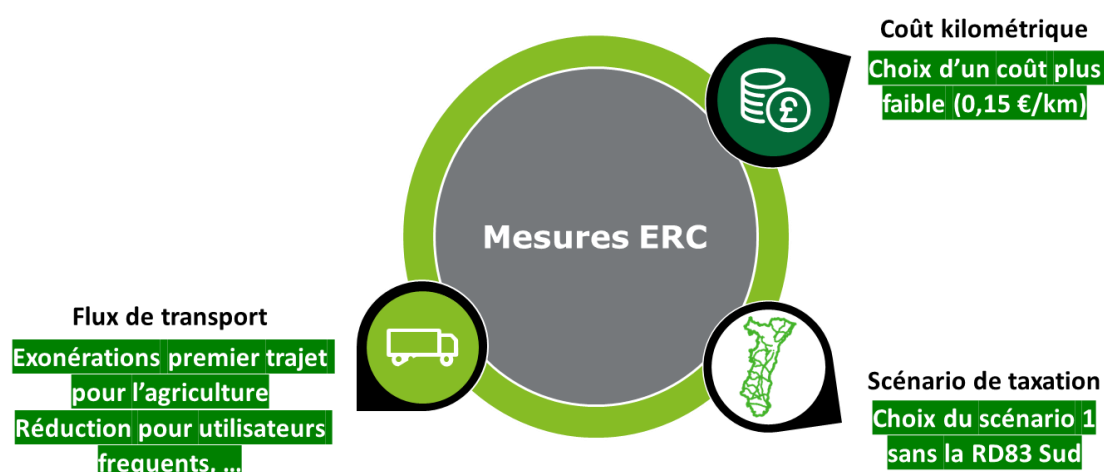
642. **La seconde mesure est celle du coût kilométrique de la taxe.** Les impacts présentés ont été estimés sur la base d'un coût de la taxe R-PASS au km de 0,19 €/km. Le passage à un coût plus faible résulterait en une réduction de l'impact de la taxe plus ou moins importante selon la filière étudiée. Une hypothèse de coût de 15 centimes d'€/km a été examinée comme mesure de réduction des impacts.

643. **La combinaison d'un taux à 15 centimes/km et de l'exclusion de la RD83 sud conduit donc à un nouveau scénario 0 de taxation, renommé scénario A.**

644. Le choix d'un tel scénario réduirait de près de 25 % la perte de marge des transporteurs locaux (conduisant à un impact ajusté moyen équivalent à 12,03 % de leurs marges nettes), et de 26 % de la perte pour les transporteurs nationaux (avec un impact ajusté équivalent à 1,1 % de leur marge nette), avant prise en compte de mesure de compensation.

645. Les pertes pour les entreprises de scierie seraient dans cette configuration limitées à 1,2 % de la marge nette en moyenne. Le reste des acteurs subirait une perte de résultat inférieure à 1 % de leur marge nette en moyenne. Pour les acteurs de la construction, la perte de marge nette se limiterait à 0,2 %, soit une atténuation de la perte de 39 %. Pour ces derniers, malgré l'impact négatif de la taxe R-PASS, ils pourront également bénéficier du dispositif de façon indirecte en raison des chantiers qui pourront leur être confiés dans le cadre de la maintenance et de la construction des routes et autoroutes en Alsace permises par l'introduction de la taxe R-PASS.

Figure 67. Vision synthétique des mesures d'évitement, de réduction, et de compensation envisagées par la CeA à date



Source : CeA, Illustration Deloitte

646. Les mesures d'évitement seraient ainsi particulièrement importantes pour les entreprises de transport et de sciage de première transformation du bois situées en Alsace.

647. Le tableau ci-après résume les fourchettes des coûts qui seraient imputés à la taxe en cas de passage au scénario 0 à 15 centimes d'€/km, ainsi que les fourchettes d'impacts CA bruts avant toute répercussion.

Tableau 61. Fourchettes des coûts bruts et fourchettes d'impacts CA avant répercussion, pour les entreprises rencontrées, en cas de passage au scénario de taxation 0 à 15 c€/km

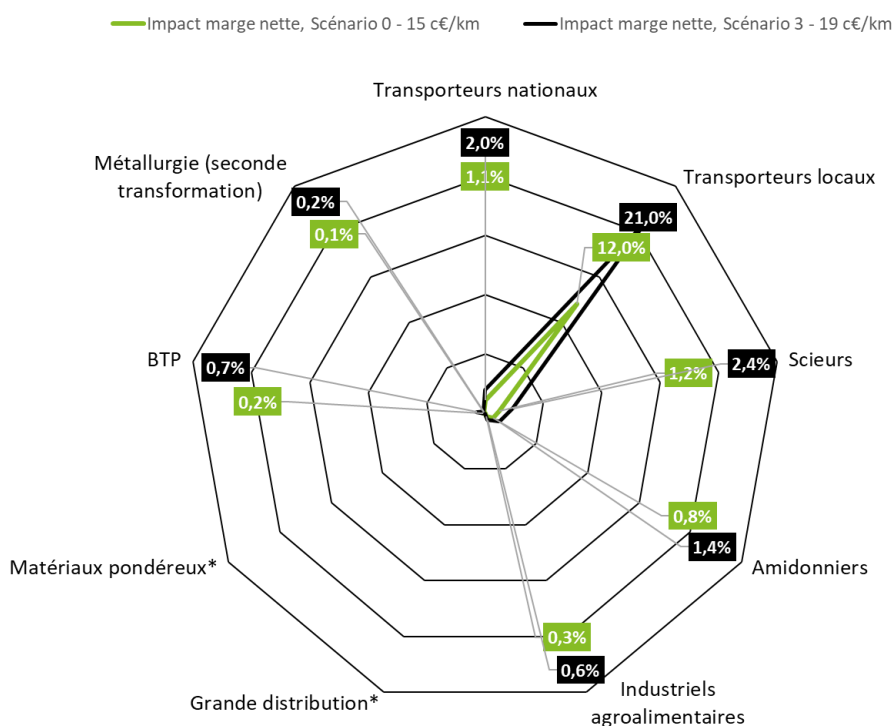
Filière	Flux	Fourchettes de coût brut de la taxe par entreprise, pour les entreprises rencontrées	Acteur impacté	Fourchette d'impact CA
Transport	i) Transporteurs régionaux	[29 k€ - 223 k€]	Transporteurs régionaux	[1,6 % - 2,4 %]
	ii) Transporteurs nationaux / internationaux	[95 k€ - 226 k€]	Transporteurs nationaux / internationaux	[0,33 % - 1,11 %]
Bois	1) Engins forestiers vers sites forestiers	[695 € - 705 €]		[0,28 % - 0,34 %]
	2) Engins de broyage vers sites forestiers	---	---	---
	3) Bois ronds vers sites de sciage / première transformation	[16k€ - 59 k€]		[0,04 % - 0,05 %]
	4) Planches vers sites de deuxième ou troisième transformation	[81 k€ - 83 k€]		[0,07 % - 0,16 %]
	5) Bois transformé vers clients finaux		Négligeable	
Amidonniers	1) Coopératives agricoles vers industriels amidonniers		Secret statistique	
	2) Sites amidonniers vers clients	[107 k€ - 132 k€]	Amidonniers	[0,04 % - 0,05 %]
Vitivinicole	1) Vin vers négociants ou producteurs		Absence de données détaillées	
	2) Négociants ou producteurs leurs clients			
Agriculture / agroalimentaire	1) Exploitations agricoles vers intermédiaires (coopératives agricoles ou négociants)		Absence de données détaillées	
	2) Coopératives agricoles ou acteurs équivalents vers industriels	[2 k€ - 73 k€]	Industriels de l'agroalimentaire	[0,01 % - 0,7 %]
	3) Produits transformés depuis les acteurs industriels vers la distribution	[2 k€ - 152 k€]	Industriels de l'agroalimentaire	[0,01 % - 0,10 %]
Grande distribution	1) Produits bruts ou transformés depuis fournisseurs vers plateformes logistiques des distributeurs	[129 k€ - 358 k€]	Acteurs de la grande distribution	[0,01 % - 0,07 %]
	2) Centrales d'achat et plateformes logistiques vers points de vente	[438 k€ - 641 k€]	Acteurs de la grande distribution	[0,02 % - 0,1 %]
Pondéreux et BTP	1) Gravières ou sites d'extraction vers transformateurs (centrales à béton) ou directement vers chantiers	[75 k€ - 80 k€]	Industriels de l'extraction	[1,1 % - 1,2 %]
	2) Produits transformés (BPE, béton préfabriqué, etc.) depuis transformateurs vers chantiers	[16 k€ - 20 k€]	Industriels de la transformation	[0,05 % - 0,07 %]

	3) Transports de matériaux de construction / transports intersites	[8 k€ - 13 k€]	Entreprises de construction	[0,03 % - 0,07 %]
Métallurgie	1) Sites de première transformation vers sites de seconde transformation	[29 k€ - 238 k€]	Industriels de la seconde transformation	[0,004 % - 0,011 %]
	2) Sites de seconde transformation vers clients finaux	[51 k€ - 150 k€]	Industriels de la seconde transformation	[0,003 % - 0,02 %]

Source : Données de flux de transport des entreprises rencontrées, Estimations Deloitte

648. La figure ci-après résume les impacts en résultat net après répercussion, et selon que l'on soit sur une configuration de scénario 3 avec un taux kilométrique de 19 c€/km, ou sur le scénario 0 avec un taux kilométrique de 15 c€/km.

Figure 68. Résumé de l'évolution des pertes de marge nette des acteurs des filières étudiées du scénario 3 à 0,19 €/km au scénario 0 à 0,15 €/km, après répercussion



Pour les filières hors transport : cas d'une répercussion à 90 % par les transporteurs (hypothèses majorantes). *Les filières suivantes ne subiraient pas d'impacts du fait de la répercussion complète de leurs surcoûts : grande distribution et matériaux pondéreux.

Source : Données acteurs, Esane, Calculs Deloitte Finance

649. Ce scénario A (scénario 0 de taxation avec un taux kilométrique à 0,15€/km) amène également à revoir à la baisse les estimations d'impact pour le consommateur : l'impact sur un caddie moyen de 100 € du consommateur serait alors limité à 14 centimes, dans le scénario le plus réaliste de répercussion partielle du surcoût.

- 1)** Ce tarif de 15c€/km constitue un tarif maximal qui sera modulé en fonction du tonnage PTR et de la classe de pollution du véhicule. La tarification comportera ainsi trois principales composantes que sont (i) le tarif d'infrastructure qui tiendra compte d'une réduction pour abonné fréquent ; (ii) le tarif de pollution atmosphérique ; (iii) le tarif de pollution sonore. La grille tarifaire sera votée par l'Assemblée délibérante avec pour but de préserver au mieux les acteurs locaux en tenant compte du parc roulant local.

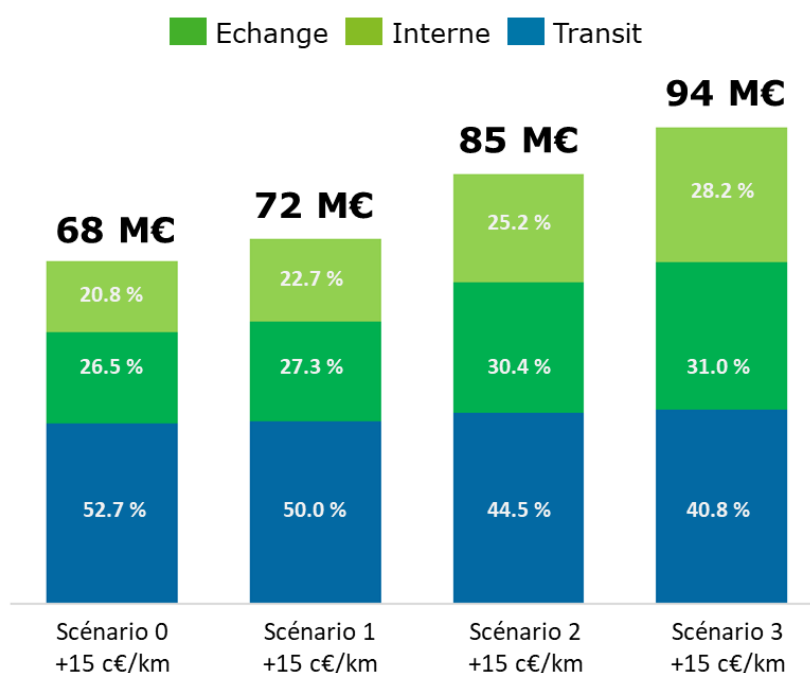
Conclusion générale

650. L'étude d'impact a permis de mesurer les impacts de la taxe R-PASS sous trois angles complémentaires (impact global, impact potentiel pour le consommateur, impact pour les filières les plus exposées), conduisant aux trois résultats principaux suivants :

- i) **L'impact global se partagera entre acteurs du transit et acteurs locaux, avec un impact local pouvant être limité à moins de 0,1 % de la valeur ajoutée dans le cas du scénario A (200 km de réseau taxé et un taux kilométrique de 0,15c€)**

651. Le graphique ci-dessous rappelle les conclusions en termes de montant de recettes, d'une part, et de répartition entre les acteurs supportant le coût, sur la base des données de trafic issues de l'étude du CEREMA actualisée en 2025.

Figure 69. Répartition du coût de la taxe R-PASS par type de trafic et scénario de réseau taxé, avec un tarif moyen de 15c€/km



Source : Etude de trafic CEREMA, Calculs Deloitte Finance. *Hors exonérations, hors fraudes, hors frais fixes de l'opérateur R-PASS

652. Près de 53 % de la taxe (près de 36 M€/an sur les 68 M€/an) serait ainsi payée par le trafic de transit dans le scénario après concertation (scénario 0 de réseau taxé et taux à 15c€/km). Le coût pesant sur l'économie alsacienne, au travers du trafic interne et d'échange, serait alors de 32 M€/an, soit 0,04 % de la valeur ajoutée régionale, contre 70 M€/an dans le scénario maximal envisagé avant concertation (scénario 3 à 19c€/km). **L'impact serait réduit, et compris entre 9 et 19 M€/an en fonction des scénarios, dans l'hypothèse où 50% des impacts sur le trafic d'échange ne seraient pas considérés comme des impacts sur l'économie locale.**

653. La part des trajets à vide réalisés par les acteurs locaux (interne et échange) est estimée à près de 18 %. Dans le scénario A (scénario 0 avec taux kilométrique à 0,15c€/km), cela signifierait que ces

trajets à vide pèseraient pour près de 6 M€ sur les 32 M€/an supportés par ces mêmes acteurs. Cette part de coût correspondant à des trajets à vide n'est pas spécifique à R-PASS : les transporteurs et chargeurs intègrent déjà, ou tentent de le faire, cette part de trajets d'approches ou de retours dans leurs coûts et leurs prix. Dans tous les cas, la question la gestion des trajets à vide reste entière : si la taxe viendra, en effet, ajouter un surcoût de 10 % (à 15 centimes du km) à ces coûts relatifs aux trajets à vide réalisés sur le réseau taxé il n'en reste pas moins que la gestion des 90 % des coûts restants est déjà un point de préoccupation des transporteurs (sans compter la gestion des coûts des trajets à vide hors réseau taxé).

- ii) L'impact sur le consommateur restera limité dans le scénario A à 0,16 € pour un caddie moyen de 100 € dans le cas le plus probable d'un partage des coûts entre entreprises et consommateurs. Cet impact serait réduit à 0,14€/caddie de 100€ si l'on prend en compte qu'une partie du transport des acteurs alsaciens est en réalité réalisé hors d'Alsace.**

654. Par conséquent, aucun choc d'inflation significatif ne serait donc à craindre par la seule application de R-PASS, mais il est incontestable qu'une partie du coût de la taxe sera *in fine* supportée par les consommateurs sous la forme de hausse limitée des prix.

- iii) L'analyse par filière conclut le plus souvent à la soutenabilité de la taxe, mais les transporteurs locaux seraient fragilisés s'ils ne parvenaient pas à répercuter une large part des surcoûts subis**

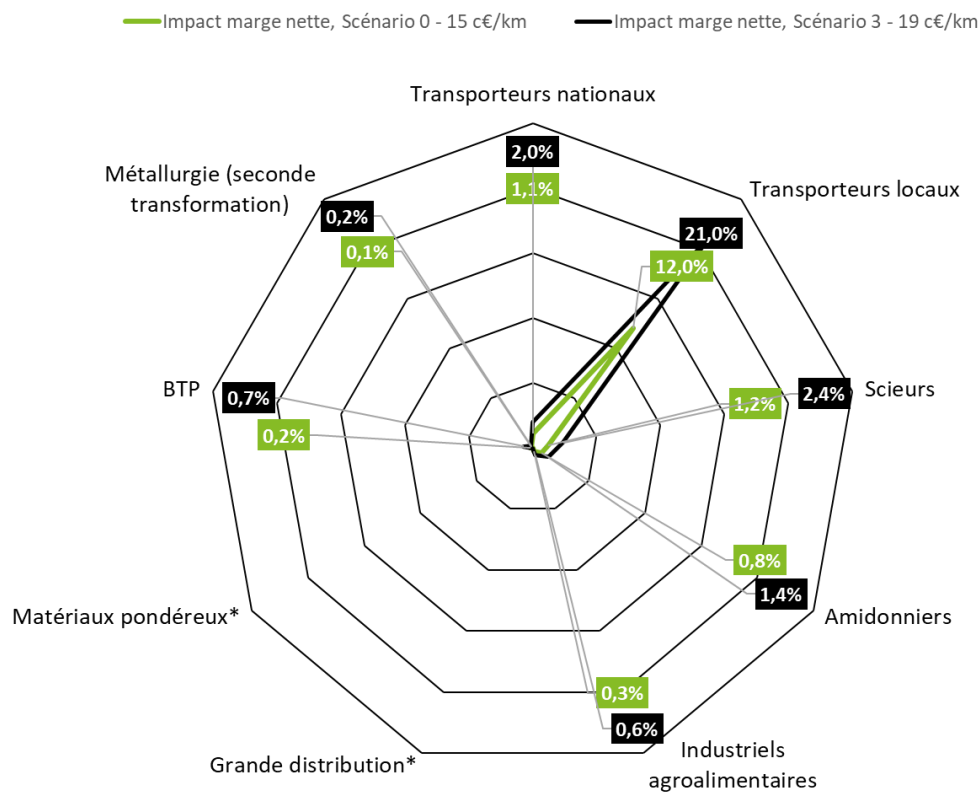
655. Trois groupes de filières peuvent être distingués :

- Les filières pour lesquelles le surcoût sera vraisemblablement répercuté, et/ou pourrait être absorbé sans impact visible sur la rentabilité : Grande distribution, Amidonnerie, BTP ;
- Les filières qui pourraient avoir à supporter une baisse de leur marge, sans remise en cause de leur équilibre économique : Scierie, Transport de dimension nationale, Matériaux pondéreux, Industrie agroalimentaire, Métallurgie ;
- Les filières du transport, et plus précisément les transporteurs locaux, pour lesquelles la capacité à répercuter dans une très large mesure les surcoûts subis sera cruciale, au vu de l'impact potentiel sur une rentabilité limitée.

656. La restriction du réseau taxé au scénario 0 à 15c€/km permettrait donc d'éviter tout impact économique brutal, tant pour les consommateurs que pour les entreprises alsaciennes, à condition d'accompagner les transporteurs locaux et la filière sylvicole (en cas d'absence d'exonération pour la filière sylvicole).

657. Il est à noter que pour les filières agricoles et viticoles, au moment de l'élaboration de l'étude, nous n'avons pas pu obtenir de données suffisamment détaillées sur l'activité de transport auprès des entreprises rencontrées dans le cadre de la concertation. Les informations globales et données déclaratives partagées par celles-ci ne permettent donc pas d'estimer l'impact de la taxe de manière précise.

Figure 1. Résumé des pertes de marge nette des acteurs des filières étudiées pour un coût kilométrique de 0,15 €/km sur le scénario 0 et de 0,19 €/km sur le scénario 3



Pour les filières hors transport : cas d'une répercussion à 90 % par les transporteurs (hypothèses majorantes). *Les filières suivantes ne subiraient pas d'impacts du fait de la répercussion complète de leurs surcoûts : grande distribution et matériaux pondéreux.

Source : Données acteurs, Esane, Calculs Deloitte Finance

Annexe 2 : Présentation de la méthodologie input-output

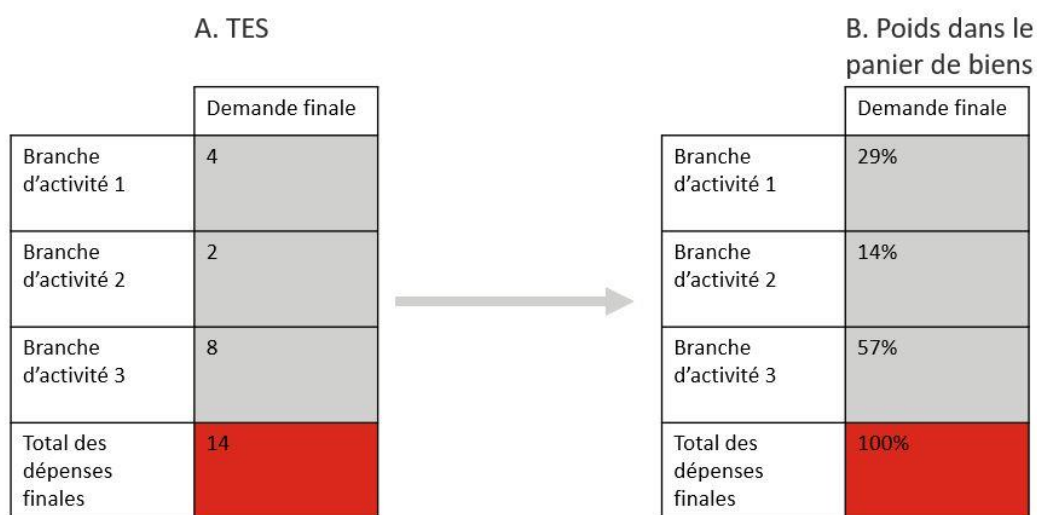
658. La méthode de quantification de l'impact de la taxe repose sur l'utilisation en entrée du modèle, d'un choc en variation de prix et des coefficients de multiplication technique calculés à l'aide des Tables Entrées-Sorties (TES) de la France. A cette variation du prix en entrée correspond des variations de prix par secteur en sortie du modèle qui sont corrigées à l'aide des coefficients de transmission de prix (voir hypothèse 4). Les sorties du modèle estiment ainsi, les conséquences pour chaque secteur d'activité, d'une variation en pourcentage du prix de vente suite à une hausse de x % du prix dans le secteur des transports. Ces résultats sont utilisés pour estimer les conséquences de la taxe sur le panier de biens consommés par un ménage alsacien.

659. Nous présentons tout d'abord la méthode utilisée pour estimer l'impact sur les ménages (i) avant de détailler la méthode de calcul pour les entreprises (ii).

- i. Pour estimer les conséquences pour le ménage de l'introduction d'une taxe sur le réseau routiers alsacien, nous procédons de la manière suivante :

Le TES nous renseigne à la fois sur les interactions sectorielles mais aussi sur les consommations finales d'un ménage français. Comme l'illustre la Figure 2, la colonne de demande finale comptabilise pour l'année considérée, la consommation de chaque bien. En rapportant la consommation de chaque produit (secteur) par la consommation totale, on détermine le poids de chaque secteur dans le panier de biens du consommateur.

Figure 2. Schéma illustratif du calcul du poids de chaque secteur dans le panier de biens du consommateur



Source : Deloitte Finance

La variation de prix pour le ménage va ainsi dépendre du poids de chaque bien consommé dans le panier de biens et de la variation du prix du bien suite à l'introduction de la taxe. En d'autres termes, cela revient à calculer un prix moyen du panier, chaque bien étant pondéré par le poids qu'il représente dans le panier total.

$$\Delta p^{\text{consommateur}} = q^{\text{secteur } 1} \times \Delta p^{\text{secteur } 1} + \dots + q^{\text{secteur } 139} \times \Delta p^{\text{secteur } 139}$$

Où :

- $q^{\text{secteur } 1}, q^{\text{secteur } 2}, \dots, q^{\text{secteur } 139}$ correspondent aux poids de chaque produit (secteur) dans la consommation totale du ménage ;
- $\Delta p^{\text{secteur } 1}, \Delta p^{\text{secteur } 2}, \dots, \Delta p^{\text{secteur } 139}$ les variations des prix des différents biens.
- $\Delta p^{\text{consommateur}}$ représente la hausse moyenne du prix du panier de biens du consommateur. De plus, les variations de prix de chaque secteur i , sont décomposées en une variation de **prix directe** et variation de **prix indirecte** :

$$\Delta p^{\text{secteur } i} = \Delta p_{\text{directe}}^{\text{secteur } i} + \Delta p_{\text{indirecte}}^{\text{secteur } i}$$

Pour tenir compte de l'**hypothèse 2a**, il faut pondérer le calcul de la part provenant effectivement d'Alsace. On peut ainsi décomposer la variation de prix pour le consommateur en une variation de prix locale et une variation de prix liée aux importations de biens en provenance des autres régions :

$$\Delta p^{\text{consommateur}} = \Delta p_{\text{locale}}^{\text{consommateur}} + \Delta p_{\text{importée}}^{\text{consommateur}}$$

En supposant que le ménage s'approvisionne pour une part constante δ de son panier de bien localement, le complément $1 - \delta$ étant importé des autres régions, on peut alors calculer la variation de prix locale pour le consommateur ainsi :

$$\Delta p_{\text{locale}}^{\text{consommateur}} = \delta \times \Delta p^{\text{consommateur}}$$

Ce qui équivaut à :

$$\Delta p_{\text{locale}}^{\text{consommateur}} = \delta \times q^{\text{secteur } 1} \times \Delta p^{\text{secteur } 1} + \dots + \delta \times q^{\text{secteur } 139} \times \Delta p^{\text{secteur } 139}$$

Nous tenons compte de l'**hypothèse 3** en calculant la **variation de prix importée** de la manière suivante. Si la part $1 - \delta$ consommée par les ménages alsaciens provient des autres régions françaises, ils ne se procurent pas directement les biens auprès des producteurs, mais auprès de distributeurs (commerce de détails, grossistes) qui vont acheminer ces biens en utilisant des services de transport de fret. Ce qui revient à :

$$\Delta p_{\text{importée}}^{\text{consommateur}} = (1 - \delta) \times (q^{\text{com.détail}} \times \Delta p^{\text{com.détail}} + q^{\text{com.gros}} \times \Delta p^{\text{com.gros}})$$

En se limitant à ce calcul, nous supposons que la distance séparant le producteur situé hors Alsace du distributeur alsacien est entièrement taxée. Il est nécessaire de pondérer cette variation de prix par le ratio de la distance réalisée sur le réseau alsacien sur la distance moyenne séparant le producteur du distributeur $d_{\text{taxé}}^{\text{conso/distrib}}$ (conformément à l'**hypothèse 2a**)

$$\Delta p_{\text{importée}}^{\text{consommateur}} = d_{\text{taxé}}^{\text{conso/distrib}} \times (1 - \delta) \times (q^{\text{com.détail}} \times \Delta p^{\text{com.détail}} + q^{\text{com.gros}} \times \Delta p^{\text{com.gros}})$$

Enfin, pour éviter de surestimer l'effet sur les consommateurs, un dernier retraitement doit être effectué. Dans le cas de la variation de prix importée $\Delta p_{\text{importée}}^{\text{consommateur}}$, la variation de prix retenue pour les secteurs du commerce de détail $\Delta p^{\text{com.détail}}$ et de gros $\Delta p^{\text{com.gros}}$ est égale à la variation **directe** du prix des secteurs. En effet, la variation **indirecte** du prix correspond à la hausse des coûts que paie de manière indirecte les commerces du fait de l'accroissement

des prix des fournisseurs de rang 2. Or pour les biens importés depuis d'autres régions, les fournisseurs des commerces de détail et de gros ne sont pas soumis à cette taxe. Autrement dit, $\Delta p_{indirecte}^{secteur i} = 0$, de sorte que la variation du prix liée aux importations s'exprime :

$$\Delta p_{importée}^{consommateur} = d_{taxé}^{conso/distrib} \times (1 - \delta) \times (q^{com.détail} \times \Delta p_{directe}^{com.détail} + q^{com.gros} \times \Delta p_{directe}^{com.gros})$$

- ii. Pour les secteurs localisés en Alsace, soumis de manière directe et indirecte à la taxe, la variation du prix retenue dans le modèle repose sur les **hypothèses 1** et **2b** décrites précédemment. Seule une partie du réseau routier étant affectée par la taxe, la variation de prix injectée dans le modèle doit tenir compte de la portion de routes alsaciennes soumise à cette taxe. Comme les biens sont produits en Alsace, l'**hypothèse 2a** implique que la part du transport réalisée en Alsace est de 100 %.

Soit $p^{transport}$ le prix unitaire de vente des services de transport, τ_{taxe} la taxe imposée sur le réseau routier alsacien et d_{taxe}^{Alsace} la part du réseau alsacien taxée sur l'ensemble du réseau alsacien.

Le prix taxé $p_{taxe}^{transport}$ s'exprime :

$$\begin{aligned} p_{taxe}^{transport} &= p^{transport} + p^{transport} \times \tau_{taxe} \times d_{taxe}^{Alsace} \\ &= p^{transport} \times (1 + \tau_{taxe} \times d_{taxe}^{Alsace}) \end{aligned}$$

La variation de prix $\Delta p^{transport}$ introduite dans le modèle entre le prix taxé et le prix initial (hors taxe) est par conséquent :

$$\Delta p^{transport} = p_{taxe}^{transport} - p^{transport} = \tau_{taxe} \times d_{taxe}^{Alsace}$$

Cette variation de prix $\Delta p^{transport}$ va se transmettre dans les autres secteurs du modèle à travers les consommations intermédiaires. Cet effet est calculé à l'aide des coefficients techniques obtenus grâce au TES. Pour chaque secteur considéré dans le TES, on obtient une variation **totale** du prix causée par la taxe dans le secteur du transport de fret. On décompose cette variation du prix subie, en une composante **prix directe** liée à la hausse de coût direct et une composante **indirecte**.

On corrige enfin l'impact par secteur en introduisant les **coefficients de transmission des prix** de l'INSEE. Finalement, pour les 139 secteurs de l'économie on obtient des variations de prix sectorielles :

$$\Delta p^{transport} \rightarrow \begin{cases} \Delta p^{secteur 1} \\ \Delta p^{secteur 2} \\ \vdots \\ \Delta p^{secteur 138} \\ \Delta p^{secteur 139} \end{cases}$$

Annexe 3 : Liste des secteurs INSEE

Code branche	Libellé
A01Z	Culture et production animale, chasse et services annexes
A02Z	Sylviculture et exploitation forestière
A03Z	Pêche et aquaculture
B05Z	Extraction de houille et de lignite
B06Z	Extraction d'hydrocarbures
B07Z	Extraction de minerais métalliques
B08Z	Autres industries extractives
B09Z	Services de soutien aux industries extractives
C10A	Transformation et conservation de viande et préparation de produits à base de viande
C10B	Transformation et conservation de poisson, crustacés et mollusques
C10C	Transformation et conservation de fruits et légumes
C10D	Fabrication d'huiles et graisses végétales et animales
C10E	Fabrication de produits laitiers
C10F	Travail des grains - fabrication de produits amylacés
C10G	Fabrication produits boulangerie-pâtisserie et pâtes alimentaires
C10H	Fabrication d'autres produits alimentaires
C10K	Fabrication d'aliments pour animaux
C11Z	Fabrication de boissons
C12Z	Fabrication de produits à base de tabac
C13Z	Fabrication de textiles
C14Z	Industrie de l'habillement
C15Z	Industrie du cuir et de la chaussure
C16Z	Travail du bois – fabrication d'articles en bois liège (sauf meubles) - vannerie et sparterie
C17A	Fabrication de pâte à papier, de papier et de carton
C17B	Fabrication d'articles en papier ou en carton
C18Z	Imprimerie et reproduction d'enregistrements
C19Z	Cokéfaction et raffinage
C20A	Fabrication de produits chimiques de base, azoté, engrais, plastique et caoutchouc synthétique
C20B	Fabrication de savons, de produits d'entretien et de parfums
C20C	Fabrication d'autres produits chimiques et fibres artificielles ou synthétiques
C21Z	Industrie pharmaceutique
C22A	Fabrication de produits en caoutchouc
C22B	Fabrication de produits en plastique
C23A	Fabrication de verre et d'articles en verre

C23B	Fabrication d'autres produits minéraux non métalliques hors verre
C24A	Sidérurgie et première transformation de l'acier
C24B	Production de métaux précieux et d'autres métaux non ferreux
C24C	Fonderie
C25A	Fabrication d'éléments en métal pour la construction
C25B	Fabrication de réservoir, citerne et conteneur métal - fabrication de générateur vapeur
C25C	Fabrication d'armes et de munitions
C25D	Forge, traitement des métaux, usinage
C25E	Fabrication de coutellerie, outillage, quincaillerie et autres ouvrages en métaux
C26A	Fabrication de composants et cartes électroniques
C26B	Fabrication d'ordinateurs et d'équipements périphériques
C26C	Fabrication d'équipements de communication
C26D	Fabrication de produits électroniques grand public
C26E	Fabrication d'instruments et d'appareils de mesure, essai et navigation - horlogerie
C26F	Fabrication d'équipements d'irradiation médicale électro médicale et électro thérapeutique
C26G	Fabrication de matériels optiques et photo - fabrication de supports magnétiques et optiques
C27A	Fabrication d'appareils ménagers
C27B	Fabrication d'autres équipements électriques
C28A	Fabrication de machines et équipements d'usage général
C28B	Fabrication de machines agricoles et forestières
C28C	Fabrication machines de formage des métaux et machines-outils
C28D	Fabrication d'autres machines d'usage spécifique
C29A	Construction de véhicules automobiles – fabrication de carrosseries et remorques
C29B	Fabrication d'équipements automobiles
C30A	Construction navale
C30B	Construction de locomotives et autres matériel ferroviaires roulants
C30C	Construction aéronautique et spatiale
C30D	Construction de véhicules militaires de combat
C30E	Fabrication de matériels de transport n c a
C31Z	Fabrication de meubles
C32A	Fabrication d'articles de joaillerie, bijouterie et similaire et instruments de musique
C32B	Fabrication instruments et fournitures à usage médical et dentaire
C32C	Fabrication d'articles de sport, jeux et jouets et autres activités manufacturières
C33Z	Réparation et installation de machines et d'équipements
D35A	Production, transport et distribution d'électricité
D35B	Production et distribution gaz vapeur et air conditionné
E36Z	Captage, traitement et distribution d'eau

E37Z	Collecte et traitement des eaux usées
E38Z	Collecte, traitement et élimination des déchets - récupération
E39Z	Dépollution et autres services de gestion des déchets
F41A	Promotion immobilière
F41B	Construction de bâtiments résidentiels et non résidentiels
F42Z	Génie civil
F43Z	Travaux de construction spécialisés
G45Z	Commerce et réparation d'automobiles et de motocycles
G46Z	Commerce de gros, à l'exception des automobiles et des motocycles
G47Z	Commerce de détail, sauf automobiles et motocycles
H49A	Transports ferroviaires
H49B	Autres transports terrestres de voyageurs
H49C	Transports routiers de fret et par conduites
H50Z	Transports par eau
H51Z	Transports aériens
H52Z	Entreposage et services auxiliaires des transports
H53Z	Activités de poste et de courrier
I55Z	Hébergement
I56Z	Restauration
J58Z	Édition
J59Z	Production de films cinématographiques vidéo et programme TV- enregistrement sonore et édition musicale
J60Z	Programmation et diffusion
J61Z	Télécommunications
J62Z	Programmation, conseil et autres activités informatiques
J63Z	Services d'information
K64H	Activités de services financiers, hors assurance et caisses de retraite (hors SIFIM)
K64S	Activités de services financiers, hors assurance et caisses de retraite (SIFIM)
K65Z	Assurance
K66Z	Activités auxiliaires de services financiers et d'assurance
L68A	Activités de marchands de biens immobiliers et activités immobilières pour compte de tiers
L68I	Location et exploitation de biens immobiliers (loyers imp)
L68R	Location et exploitation de biens immobiliers (loyers réels)
M69Z	Activités juridiques et comptables
M70Z	Activités des sièges sociaux - conseil de gestion
M71Z	Activités architecture et ingénierie- contrôle et analyses techniques
M72M	Recherche-développement scientifique (marchande)
M72N	Recherche-développement scientifique (non-marchande)

M73Z	Publicité et études de marché
M74Z	Autres activités spécialisées, scientifiques et techniques
M75Z	Activités vétérinaires
N77Z	Activités de location et location-bail
N78Z	Activités liées à l'emploi
N79Z	Activités des agences voyage, voyagistes, services de réservation et activités connexes
N80Z	Enquêtes et sécurité
N81Z	Services relatifs aux bâtiments et aménagement paysager
N82Z	Activités administratives et autres activités de soutien aux entreprises
O84Z	Administration publique et défense - sécurité sociale obligatoire
P85M	Enseignement (marchand)
P85N	Enseignement (non-marchand)
Q86M	Activités pour la santé humaine (marchandes)
Q86N	Activités pour la santé humaine (non-marchandes)
Q87M	Hébergement médico-social et social (marchand)
Q87N	Hébergement médico-social et social (non marchand)
Q88M	Action sociale sans hébergement (marchande)
Q88N	Action sociale sans hébergement (non-marchande)
R90M	Activités créatives, artistiques et de spectacle (marchandes)
R90N	Activités créatives, artistiques et de spectacle (non-marchandes)
R91M	Bibliothèques, archives, musées et autres activités culturelles (marchandes)
R91N	Bibliothèques, archives, musées et autres activités culturelles (non-marchandes)
R92Z	Organisation de jeux de hasard et d'argent
R93M	Activités sportives, récréatives et de loisirs (marchandes)
R93N	Activités sportives, récréatives et de loisirs (non-marchandes)
S94M	Activités des organisations associatives (marchandes)
S94N	Activités des organisations associatives (non-marchandes)
S95Z	Réparation d'ordinateurs et de biens personnels et domestiques
S96Z	Autres services personnels
T97Z	Activités des ménages en tant qu'employeurs de personnel domestique

Annexe 4 : Présentation de la méthodologie de traitement des données de trajets des acteurs

Notre méthodologie se fonde sur l'utilisation de l'API Google Maps selon les étapes présentées ci-dessous.

Présentation générale de l'API Google Maps

L'API Google MAPS est une application permettant aux utilisateurs d'accéder aux données géospatiales de Google et de les utiliser dans le cadre de leurs projets. Elle permet d'utiliser des données de localisation, d'identifier les trajets sur la base d'informations sur les origines-destinations, permettant ainsi d'obtenir les distances parcourues, avec une identification des principales routes à emprunter.

Les principaux paramètres à renseigner sont les latitudes et longitudes des origines destinations (ou adresses), les points intermédiaires (ou waypoints), l'identification du mode de transport.

Présentation de la méthodologie d'identification des distances parcourues sur le réseau taxé

Nos équipes ont bâti une expertise dans l'utilisation de l'API Google Maps et le calcul des distances parcourues en fonction des données remontées par les acteurs. Cette méthodologie est celle qui est actuellement utilisée dans le cadre de l'étude R-PASS. Suivant la nature des données renseignées, nous effectuons :

1. Le calcul du trajet via l'API Google Maps
2. Le traitement de l'output de l'API via une analyse sémantique de l'instruction HTML suivi d'une analyse géométrique
3. Le calcul des distances qui en résultent, sur le réseau taxé

Présentation détaillée de la méthode

Préparation des données des acteurs

Les acteurs peuvent fournir des données par commune, département, les adresses précises ou les sorties ou entrées dans la région

Données par commune ou département

Identification du centroïde de la commune ou ville principale

Adresses précises ou entrées/sorties

Géocodage ou utilisation des coordonnées de sortie/entrée

Origine (lon, lat)
Destination (lon, lat)

Origine (lon, lat)
Destination (lon, lat)

Lancement de l'API Google Maps

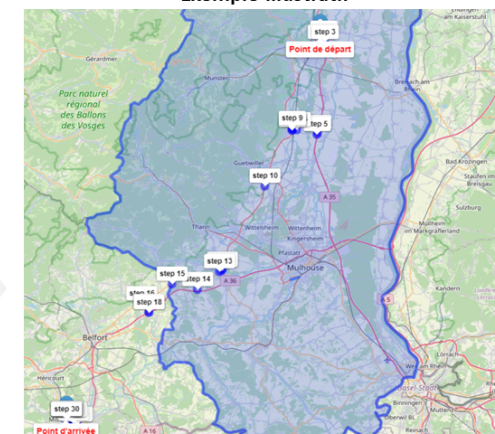
Output

Liste de tableaux avec les détails du voyage, par étape)

- Numéro d'étape
- Point de départ (coordonnées)
- Point d'arrivée (coordonnées)
- Instruction en HTML
- Distance correspondante

Processing de l'output

Exemple illustratif



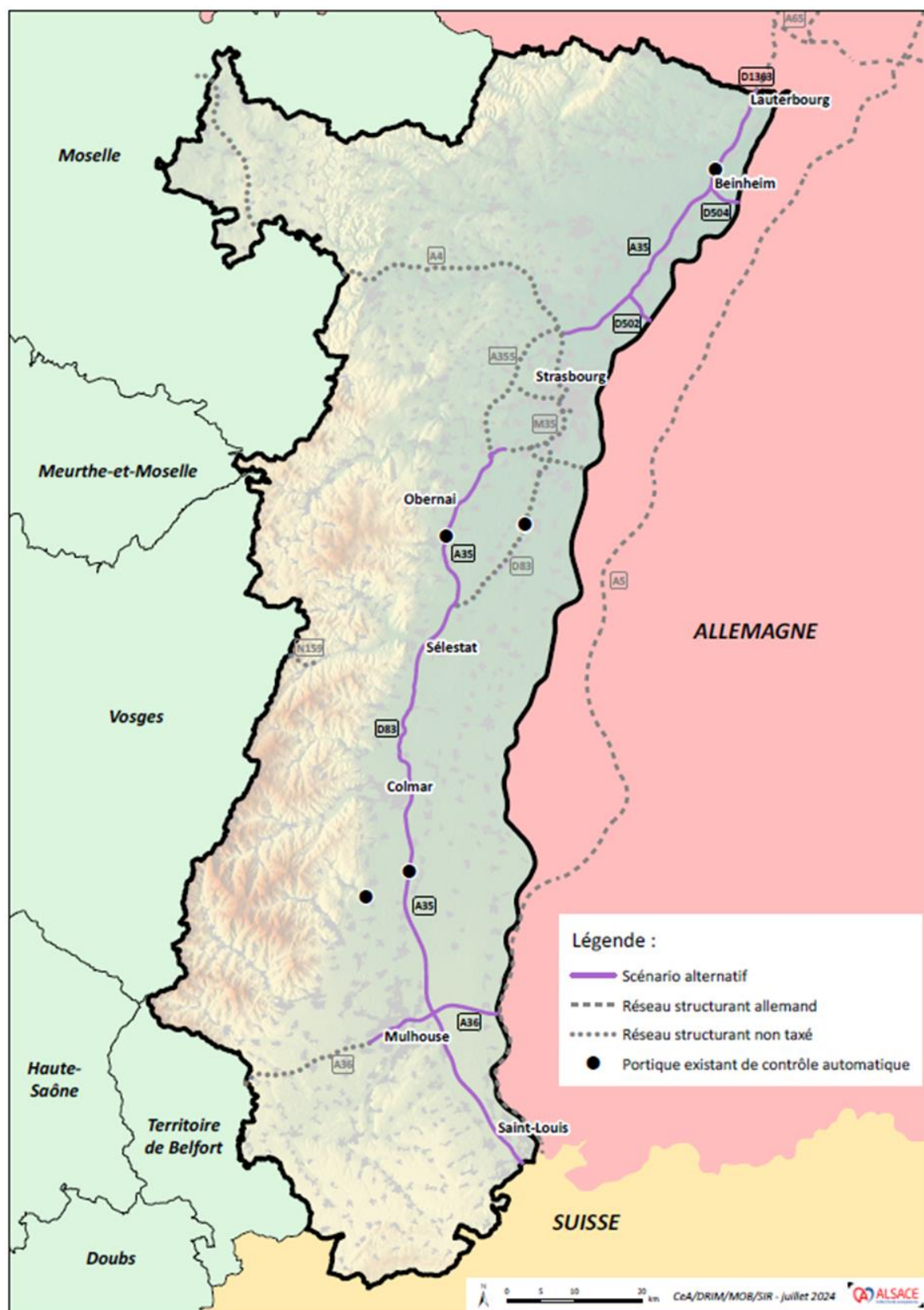
- Analyse sémantique de l'instruction HTML
- Analyse géométrique et détermination de la position par rapport aux zones exonérées et la position dans la région
- Calcul des distances sur le réseau taxé

Routes empruntées

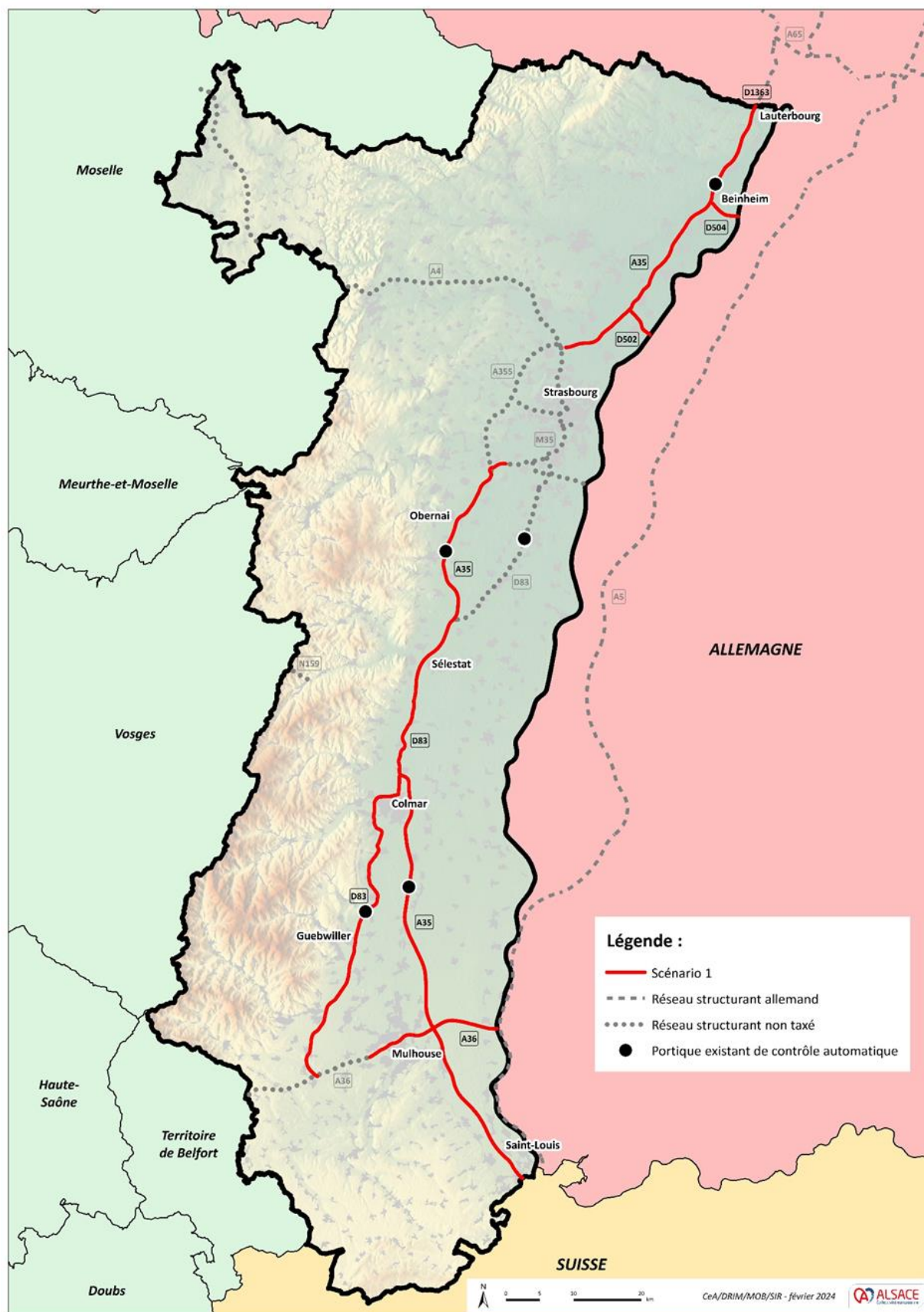
Distance totale

Distance sur le réseau taxé

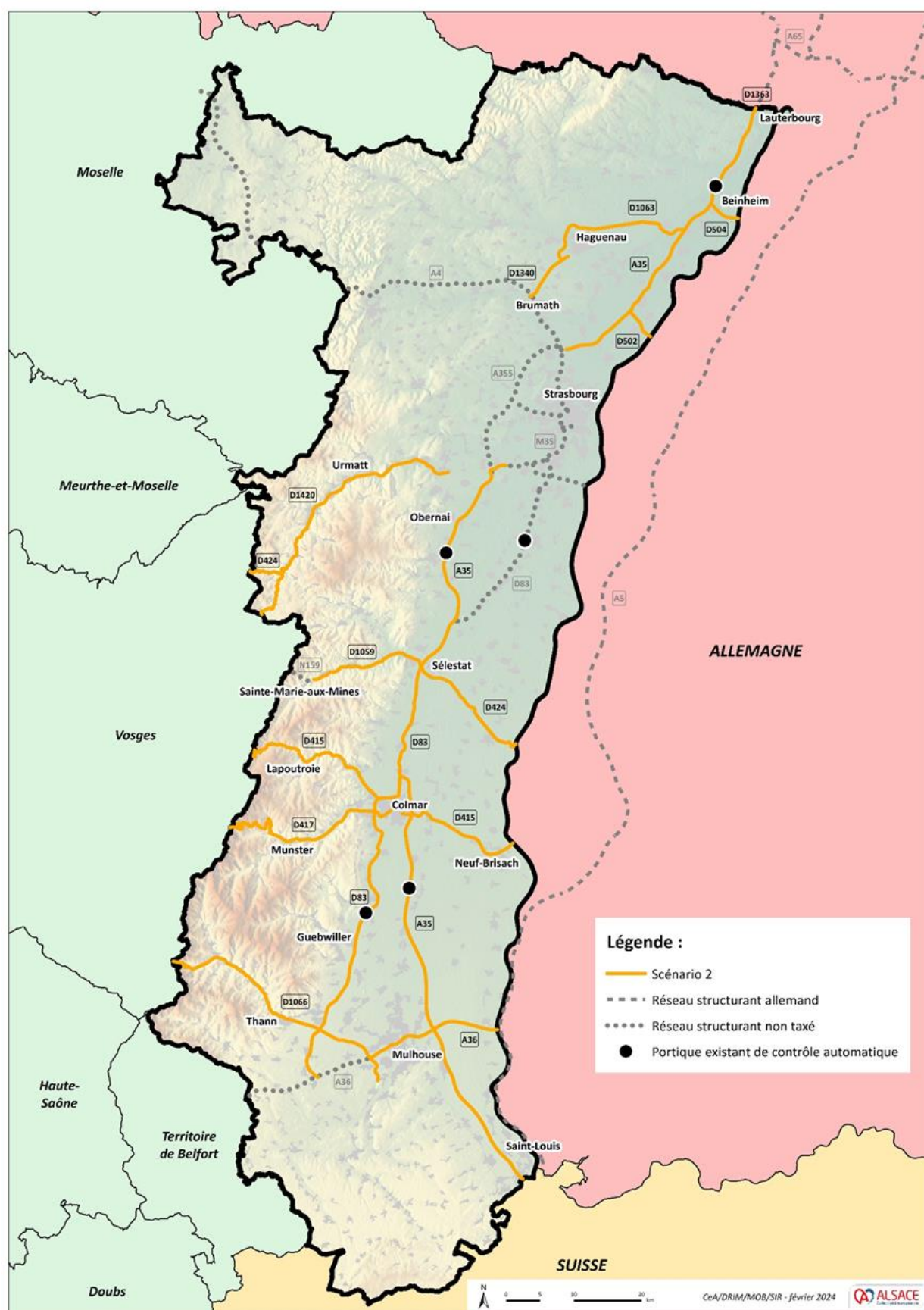
Annexe 5 : Les scénarios de réseau taxé

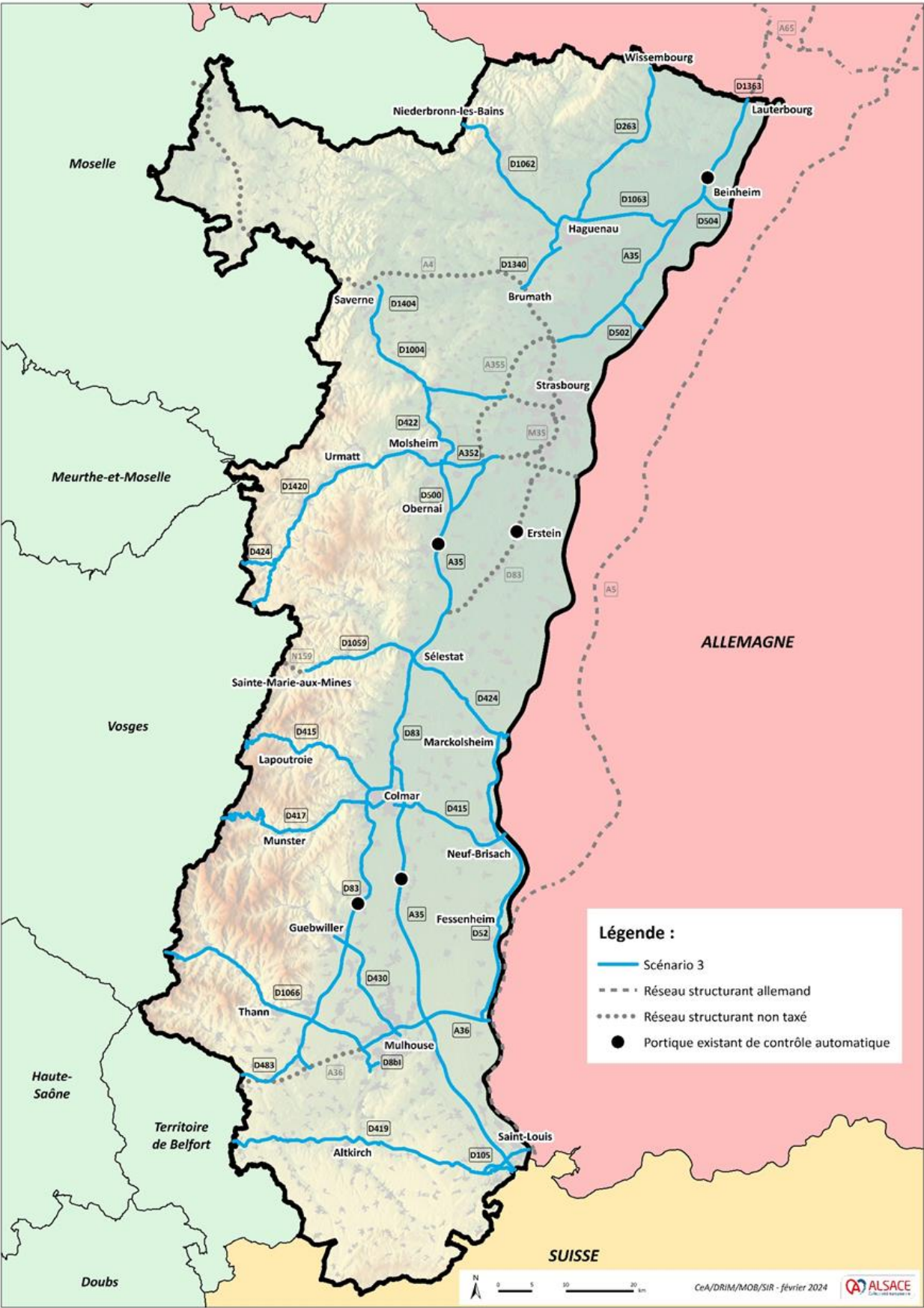


Scénario A



Scénario B





Scénario D

Deloitte.

Deloitte fait référence à un ou plusieurs cabinets membres de Deloitte Touche Tohmatsu Limited (« DTTL »), son réseau mondial de cabinets membres et leurs entités liées. DTTL (également appelé « Deloitte Global ») et chacun de ses cabinets membres sont des entités indépendantes et juridiquement distinctes. DTTL ne fournit pas de services à des clients. En France, Deloitte SAS est le cabinet membre de Deloitte Touche Tohmatsu Limited, et les services professionnels sont rendus par ses filiales et ses affiliés.

© 2025 Deloitte Finance. Membre de Deloitte Touche Tohmatsu Limited

