

Compte Rendu

Échange « Politique Fiscale Transport » le 23/03/2019 à Casablanca

Prologue

Avec la réforme fiscale prévue à partir de 2020, le Maroc souhaite rendre son système fiscal « équitable performant, compétitif, orienté développement et intégrant les principes universels de bonne gouvernance fiscale ».

En préparation des Assises de la Fiscalité les 3 et 4 mai 2019, la Plateforme Mobilité Durable, sous la tutelle du Ministère de l'Équipement, du Transport, de la Logistique et de l'Eau et avec le soutien de l'Agence allemande pour la coopération GIZ au Maroc, a mené une consultation avec des représentants du secteur du transport. Ce document donne une introduction à la question de l'allocation équitable des coûts externes du transport, un aperçu général sur les instruments fiscaux et résume les discussions menées le 23 mars 2019

Le changement de pratiques existantes et l'introduction de nouvelles mesures fiscales semblent souvent politiquement difficiles dans l'immédiat. Néanmoins, il est nécessaire de prendre en considération la valeur ajoutée de ces mesures dans le moyen et long terme : elles améliorent la performance du secteur et soulagent le budget général de l'Etat, grâce à l'internationalisation des coûts qui sont autrement payés par un autre secteur ou par une future génération. Si une implémentation immédiate n'est politiquement pas réalisable, l'initiation d'un dialogue, des débats réguliers et une communication claire des intentions et leurs échéances sont des étapes pour préparer une transition structurelle en faveur de la mobilité et du transport durable.

1.	<i>Transport, équité sociale et coûts externes.....</i>	2
2.	<i>Instruments fiscaux clefs pour le secteur des transports.....</i>	3
3.	<i>Principes clefs d'une fiscalité transport axée sur la durabilité</i>	5
4.	<i>Recommandations et thèmes pour discussion</i>	6

1. Transport, équité sociale et coûts externes

Transport : levier de développement et source d'effets secondaires négatifs

Les transports contribuent de manière significative à la croissance économique, à l'accessibilité du territoire et ainsi au développement social d'un pays. Pourtant, la plupart des moyens de transport génèrent des effets secondaires qui engendrent des coûts externes : impact sur l'environnement naturel, les écosystèmes (gaz à effets de serre et changement climatique, pluies acides, etc.), l'environnement urbain (occupation des espaces, dégradation des bâtiments et des monuments, vibration etc.), la santé et la qualité de vie (bruit, qualité de l'air, maladies, accidents, blessures, etc.) ainsi que sur l'économie sous forme de temps perdu (congestion, etc.). Les effets secondaires des transports s'expriment également dans des impacts, en amont et en aval, liés à la construction et la maintenance des infrastructures de transport ainsi que dans la consommation et la dévalorisation des terrains et des paysages.

Au-delà, les systèmes de transport actuels ont une forte tendance d'aggraver les inégalités sociales : les communautés vulnérables - les ménages à faible revenu et les personnes défavorisées en raison de leurs capacités, de leur âge ou d'autres facteurs - paient une part proportionnellement plus grande de leurs revenus pour se déplacer. En même temps, les membres de ces communautés sont moins susceptibles de posséder une voiture - une des principales sources des externalités - et dépendent davantage des transports en commun et des modes actifs (marche et bicyclette). Ils sont influencés significativement par les effets secondaires d'un système de transport (danger, qualité de l'air, utilisation non-équitable des espaces) qui ne répond pas à leurs besoins. Leur accès aux opportunités économiques et sociales étant restreint cela réduit leur capacité d'améliorer leur niveau de vie.

La croissance de la population et l'urbanisation accrue, combinées à l'augmentation globale des taux de motorisation, rendent le défi de la mobilité durable de plus en plus complexe, et les besoins en solutions adéquates plus nécessaires et urgents

Le transport au Maroc

Au Maroc, le transport routier est en pleine croissance. Bien que le taux de motorisation soit toujours relativement faible (<100 voitures par 1.000 habitants, comparé à p.ex. 505 en moyenne dans l'UE), le parc national a atteint 3,9 millions de véhicules (hors motocyclettes) avec une croissance de 7% par an. Le trafic routier a augmenté, pendant les 10 années précédentes, de 55%. Le taux d'urbanisation a atteint 61% en 2016 et devrait augmenter jusqu'à 71% en 2040. La moitié du parc national se concentre dans les deux régions Rabat et Casablanca.

Le nombre d'accidents a augmenté de 2017 à 2018 de 6,5% pour atteindre 94.000, (avec un coût estimé à 15 milliards MAD par an). Le secteur du transport consomme 38% de l'énergie finale du pays, il compte pour 16% des émissions totales et 28% des émissions du secteur énergie. Selon les données de l'OMS en 2018¹, certaines villes marocaines dépassent jusqu'à 300% le seuil recommandée des particules. En 2016, la Banque Mondiale et le Secrétariat d'Etat chargé du Développement Durable ont constaté que la pollution de l'air au Maroc coûte le pays 10 milliards de dirhams par an. Sachant que la pollution de l'air a plusieurs sources, la combustion d'énergie fossile dans le secteur du transport compte pour une bonne partie de la pollution, dans le cas des NOx, même pour 50%.² Dans un scénario cours normal des affaires, une augmentation de 400% des émissions du transport est attendue en 2040.

¹ OMS : https://www.who.int/phe/health_topics/outdoorair/databases/cities/en/

² 3ème Communication Nationale : <https://unfccc.int/resource/docs/natc/marnc3.pdf>, p.88

La prise en compte des coûts externes du transport et les mesures fiscales

L'internalisation des coûts externes conduit à une réduction des effets secondaires négatifs de l'activité de transport. Ce concept - duquel dérive le principe «pollueur -payeur» - affirme que l'internalisation est un moyen d'affecter le coût complet des déplacements aux usagers des transports afin de réduire la charge généralisée sur l'ensemble de la société et d'initier des changements de comportements.

Les coûts externes des transports correspondent à la différence entre les coûts sociaux qui représentent tous les coûts induits par l'utilisation des systèmes de transport (coûts d'usure de l'infrastructure, coûts de congestion, coûts des accidents, coûts d'impact environnemental...) - en général payés par l'Etat et ainsi tous les contribuables - et les coûts internes ou privés directement supportés par les usagers des transports (l'usure du véhicule, le coût de l'essence, le temps passé, les tarifs et autres taxes et péages). Là où le marché ne parvient pas à faire correspondre au prix l'intégralité des coûts ou des avantages de certaines activités, l'internalisation permet de remédier à cette défaillance.

L'aspect clé qui caractérise donc toutes les formes d'internalisation est celui de l'orientation des comportements des individus, à travers le levier économique dans la formation des prix. Cette approche se base sur le principe que si le marché envoie des signaux de prix corrects, il oriente les choix des agents économiques pour augmenter l'efficacité du système de transport, et pour réduire ses effets secondaires.

Avec son engagement continu pour le développement durable, le Maroc vise à améliorer l'accès inclusif aux opportunités économiques et sociales à travers une efficacité renforcée des systèmes de transport, tout en réduisant les effets secondaires et en assurant une tarification équitable. Dans le cadre de ces objectifs stratégiques, l'internalisation des coûts externes et l'instrument opérationnel de mesures fiscales dédié à cette fin tiennent une place cruciale.

2. Instruments fiscaux clés pour le secteur des transports

Les instruments fiscaux visant l'internalisation des coûts de transport peuvent être directs, sous forme de mesures fiscales (p. ex. taxes, redevances, droits à polluer...) qui ont un impact en termes de politique budgétaire, ou indirects, comme les mesures réglementaires (norme EURO, interdiction de circulation, accès restreint...) qui n'ont pas un impact direct sur les finances publiques.

Selon une étude de la Banque Mondiale³ les instruments fiscaux utilisés incluent normalement :

Péage urbain ou de congestion*. Le péage urbain rend l'accès à certaines zones en ville contraignant pour certains types de véhicules (p.ex. poids lourds), pour des voitures polluantes (p.ex. en fonction des standards Euro) ou en fonction de la densité de la circulation (p.ex. pendant les heures piques). Cela permet de réduire les coûts sociaux et environnementaux liés à la congestion et la pollution en améliorant le flux du trafic et en réduisant la demande de déplacement et les émissions résultantes du ralentissement des véhicules.

Taxes sur les carburants : Une taxe sur les carburants est un prélèvement sur leur consommation.

Traditionnellement, les droits d'accises sur les carburants sont considérés comme un instrument fiscal efficace pour collecter des recettes mais il peut servir même comme instrument de tarification pour corriger les externalités du

³ Govinda R. Timilsina Hari B. Dulal, Fiscal Policy Instruments for Reducing Congestion and Atmospheric Emissions in the Transport Sector: A Review, The World Bank Development Research Group - Sustainable Rural and Urban Development Team - June 2008

secteur des transports, telles que la pollution de l'environnement, par exemple en réduisant/augmentant le prix d'un carburant par rapport à l'autre.

Subventions aux carburants propres : Les subventions aux carburants propres sont utilisées comme incitation à promouvoir des carburants à faible intensité d'émission, comme par exemple les biocarburants. Les subventions sont accordées aux producteurs comme aux consommateurs.

Impôts sur les véhicules : Une taxe sur les véhicules peut être un paiement lié à l'achat et à l'enregistrement du véhicule (par exemple, TVA, taxe d'immatriculation...). Alternativement, elle peut être imputée périodiquement au véhicule en tant que taxe sur la propriété (par exemple, taxe annuelle de circulation, taxe sur les assurances). Ce type de taxe peut être basé sur l'économie de carburant, les normes d'émissions, le poids brut du véhicule, le type de carburant, les émissions de CO₂, la capacité du moteur, l'âge du véhicule ainsi qu'en fonction de la catégorie de l'utilisateur. Les nouvelles technologies de l'information et de la communication (NTIC) rendent possible la prise en considération même d'une taxe proportionnelle à l'usage des véhicules.

Charge sur les émissions : Une taxe sur les émissions est une taxe prélevée sur un carburant proportionnellement au contenu des éléments générateurs d'émissions du combustible, par exemple, une taxe carbone consiste à appliquer la taxe « en aval » à partir du contenu de CO₂ sur chaque carburant.

Subventions pour véhicules propres ou « zéro émission » : Il s'agit des subventions ou des incitations financières qui encouragent les acheteurs de voitures à préférer des véhicules plus efficaces et moins polluants et les constructeurs à les concevoir. Avec ce type de subventions, il peut être associé une taxe sur les véhicules plus polluants dans le cadre d'une mesure dit « Feebates » qui définit qui paie et qui reçoit des avantages en fonction d'un niveau d'économie de carburant ou d'émissions (par exemple, en gCO₂ / km). Dans ce cas, la taxation peut générer des recettes, être neutre ou constituer une subvention nette aux achats de voitures plus propres et économes en carburant.

Frais de stationnement* : Les frais de stationnement peuvent également être interprétés comme un instrument permettant de réduire les externalités du secteur des transports, dans la mesure où ils peuvent augmenter les coûts d'utilisation de la voiture. Une augmentation des coûts de stationnement peuvent changer l'endroit du stationnement, l'heure du déplacement, le moyen de transport utilisé, la destination du déplacement ou de l'abandonner.

Les mesures mentionnées ci-dessus ne sont que quelques exemples des mesures fiscales développées et testées dans le monde au cours des dernières décennies. Beaucoup d'entre elles sont en constante évolution et d'autres sont en cours de planification. Il peut être utile de mentionner d'autres mesures, en raison de leur applicabilité au contexte marocain et en général aux économies émergentes :

Elimination des subventions aux transports polluants : La suppression de toutes les réductions d'impôt pour les modes de transport, les véhicules et les carburants moins propres (par exemple soutien direct aux opérateurs des transports, allègement des dettes passées, différences de taxation, exonération de la TVA pour certains segments du marché des transports, etc.) représente une mesure fiscale susceptible de réduire les pratiques d'externalisation des coûts liés aux impacts des transports sur la société et l'environnement.

Taxe sur la plus-value foncière : Ce sont des taxes sur la valeur foncière ou immobilière différenciées en fonction de l'accessibilité des zones de développement de la ville. Il peut être utilisé à la fois pour récompenser, par exemple, les emplacements des zones les plus desservies par les transports en commun ou, au contraire, pour capturer⁴ la plus-value foncière que certains investissements publics dans des infrastructures de transport en commun telles que les trains, les métros ou les tramways ont créé. Ce type de mesures prend en compte les liens entre les domaines de la mobilité, de la planification spatiale et du développement des villes et ils sont très utiles dans des villes/pays où le taux d'urbanisation est en forte croissance.

3. Principes clefs d'une fiscalité transport axée sur la durabilité

Basée sur la stratégie Éviter - Transférer - Améliorer: Avoid - Shift - Improve "ASI"

L'approche Avoid - Shift - Improve (Éviter-Transférer-Améliorer) offre le cadre stratégique pour la réduction des impacts du secteur des transports : diminuer le besoin et la distance des déplacements (Avoid - Éviter) ; accroître la part des modes de transport moins consommateurs de ressources (énergie, espace, temps...) par unité transportée (Shift - Transférer) ; améliorer l'efficacité énergétique des véhicules et diminuer l'intensité carbone des carburants (Improve - Améliorer). L'approche fournit le cadre théorique (lignes d'action) et pratique (indicateurs) capable de guider les mesures fiscales à la fois dans leur conception et dans la phase d'analyse des résultats.

Équité et inclusion sociale

Si d'un côté les instruments fiscaux disposent d'un grand potentiel pour réduire les impacts de l'activité de transport, de l'autre côté, ils peuvent engendrer un effet régressif sur les revenus des foyers et des entreprises, avec potentiellement un effet d'éviction sur l'investissement privé. Pour alléger les dépenses chez les groupes socialement vulnérables, des mesures d'accompagnement sont à prendre en compte. L'application des mesures fiscales et des politiques d'internalisation doit rechercher le meilleur compromis entre l'efficacité économique, l'acceptabilité sociale et l'urgence de la réduction des impacts.

Complémentarité et intégration avec d'autres mesures d'accompagnement et d'intervention

Les mesures fiscales doivent être incluses dans une conception holistique complétée par des mesures réglementaires ou de développement, telles que l'investissement dans les systèmes de transport (transport public, infrastructures, modes actifs), toujours en ligne avec la stratégie Éviter-Transférer-Améliorer.

Transfert des recettes générées au sein du secteur

Les recettes qui sont générées par les instruments de la fiscalité devraient être allouées au sein du même secteur, pour promouvoir la mobilité/le transport durable, p.ex. :

- financer des nouvelles infrastructures (par exemple pour la mobilité en vélo et à pied et pour le transport en commun) ;
- subventionner le service de transports en commun ;

⁴ Suzuki, Hiroaki; Murakami, Jin; Tamayose, Beth Chiyo; Hong, Yuhung. *Financing transit-oriented development with land values : adapting land value capture in developing countries*, World Bank, 2013

*Si ces interventions ne peuvent pas être considérées des mesures fiscales, elles font partie des instruments des autorités pour lever et redistribuer des fonds et pour influencer le comportement.

- financer les mesures d'atténuation ;
- couvrir les coûts de gestion de l'infrastructure, de l'exploitation et de la maintenance etc. ;
- augmenter l'équité et faire payer les usagers en allégeant les dépenses chez les groupes socialement vulnérables (mesures d'accompagnement).

La fiscalité, qui peut avoir lieu au niveau de l'Etat central et des collectivités locales, peut augmenter ou réduire l'assiette fiscale générale ainsi que viser la neutralité budgétaire. Le choix parmi ces différentes approches dépend des contextes spécifiques de chaque territoire.

Efficacité et mise en œuvre par outils adéquats

Des mesures fiscales efficaces sont étroitement liées à la mise en place d'une organisation adéquate en matière de supervision, de suivi et d'application. Si le système de sanctions ne fonctionne pas correctement, les effets seront dans certains cas contre-productifs. De nombreuses mesures de tarification pour, par exemple, l'utilisation de l'espace public, sont de plus en plus facilitées par l'utilisation de nouvelles technologies, réduisant ainsi les coûts de mise en œuvre, la fraude et l'évasion.

Démarche participative

La politique fiscale dans le secteur des transports doit être élaborée en concertation avec les gestionnaires du secteur des transports et ses usagers. Les mesures fiscales sont efficaces quand elles sont acceptées par les intéressés. Les gens peuvent résister ou contourner les lois et les réglementations et, s'ils le font à grande échelle, les règles seront discréditées et l'impact réel de leur imposition sera pratiquement nul.

Transparence et visibilité dans le temps

Afin de donner aux consommateurs les signaux de prix adéquats, favorisant une utilisation plus rationnelle et efficace des ressources et une réduction des impacts, il est nécessaire d'établir un calcul clair des coûts externes et de leur répartition, une communication transparente des objectifs politiques à atteindre ainsi que les différents instruments et échéances. A ce propos il est nécessaire de disposer d'un système de calcul des mesures d'internalisation transparent, basé sur des analyses quantitatives solides et fiables. Les mesures fiscales doivent être conçues de manière progressive dans le temps, de façon à orienter le marché et les attentes des agents économiques à court terme. Il s'agit de ne pas les prendre en contre-pied afin de leur permettre une planification des investissements.

4. Recommandations et thèmes pour discussion

Un système « équitable, performant, compétitif, orienté développement et intégrant les principes universels de bonne gouvernance fiscale », tel que recherché par le Gouvernement devrait soutenir la transition vers un système de la mobilité/du transport durable sur le plan économique, social et environnemental.

Actuellement, les objectifs assignés à la fiscalité au Maroc sont surtout liés à la promotion de l'investissement de l'emploi et le fonctionnement de son système est orienté principalement de manière budgétaire. L'intégration de la notion de la durabilité et la prise en compte davantage des coûts externes pour orienter les choix des agents économiques n'est pas considéré prioritaire à la date d'aujourd'hui.

Recommandations générales :

Incitation fiscale pour renforcer l'adhésion à la fiscalité

Pour répartir la charge fiscale en fonction du pouvoir contributif de chacun (équité et solidarité) l'élargissement de l'assiette à travers la lutte contre la fraude, l'évasion fiscale et une meilleure intégration du secteur de l'informel est impératif. Au Maroc, on estime que seulement deux tiers du potentiel de l'assiette fiscale sont collectés. Ceci limite non seulement la capacité du gouvernement de générer et transférer des fonds, mais aussi son influence pour orienter les choix des acteurs selon les principes de la durabilité.

Quant au secteur du transport, l'introduction de la déductibilité de la TVA sur les carburants au profit des opérateurs de transport formels pourrait servir d'incitations pour faire adhérer plus d'opérateurs et de redistribuer la charge des contribuables de façon plus équitable. Dans ce contexte, une augmentation de la TVA sur les carburants de 10 à 20% est à prendre en considération. Elle pourra créer, en combinaison avec sa déductibilité, une incitation plus importante pour l'adhésion à la fiscalité. Une communication claire sur l'utilisation et la traçabilité de ces recettes (fonds des routes, promotion mobilité durable) et une sensibilisation sur les économies de carburants à réaliser (véhicules moins consommateurs, éco-conduite, modes alternatifs) devraient faire partie d'un dialogue public et faciliter une future transition.

Renforcer la base de données pour les décisions et l'évaluation

Pour évaluer les effets secondaires du transport, il est nécessaire d'estimer leurs coûts pour la société, p.ex. la congestion, les accidents, les émissions nocives pour la santé, la consommation d'énergie et les émissions de GES. Actuellement, peu d'informations sont disponibles et le domaine de l'économie du transport ne semble pas suffisamment présent et actif pour soutenir le choix des outils fiscaux (et réglementaires), leur communication et leur évaluation.

Recommandations spécifiques :

Préparer pour le péage urbain ou de congestion

Si la gestion du péage urbain ou de congestion relève des autorités locales, celles-ci doivent être habilitées à son application par la réglementation nationale.

Dans l'immédiat, l'adoption d'une telle mesure ne semble pas faisable au Maroc puisque les systèmes de la mobilité urbaine (entre autres, transport public) n'offrent pas de vraies alternatives pour les passagers et la distribution de marchandises. Néanmoins, avec les efforts déployés par certaines villes à améliorer leurs systèmes de transports dans les années à venir (investissements dans le transport public, parking relais, plateformes logistiques urbaines) et en vue de la pression de la circulation croissante en ville, le débat avec les acteurs devrait avoir lieu dès maintenant afin de préparer l'introduction de telles mesures sur le plan politique (développement d'une offre alternative, communication à temps) et pratique (outils de contrôle, de collecte, de suivi).

Revoir les taxes sur les carburants et charges sur les émissions

Actuellement, les carburants à énergies fossiles – diesel et essence - sont taxés différemment. Or, la différenciation ne reflète pas leurs impacts sur la santé et sur l'environnement : si le diesel est légèrement favorable en émissions CO₂, il est la plus grande source de polluants locaux impactant la qualité de l'air en ville. Une adaptation de la taxation des deux types de carburants mérite d'être discutée. A moyen terme, la taxation des carburants polluants devra permettre

une favorisation des carburants à faible et zéro émissions (p.ex. électrique, gaz, hydrogène si adoptés pour le transport) à travers une moindre taxation, voire une subvention.

Accorder des subventions aux carburants propres

La question des subventions aux carburants propres se pose actuellement dans le contexte de la mobilité électrique. Lors des consultations dédiées menées (14 mars 2019), les participants se sont exprimés en faveur d'une tarification adéquate de l'électricité destinée à la mobilité en général (non pas selon le système des tranches, mais en fonction du moment de la recharge) et une favorisation de l'électricité verte utilisée pour la mobilité, incitant l'alimentation des bornes de recharges à unités de production d'énergies renouvelables.

(A noter la vente d'électricité par des opérateurs privés n'est pas possible actuellement, ce qui constitue un obstacle majeur à l'évolution de la mobilité électrique.)

Adopter les impôts sur les véhicules et subventions pour véhicules propres

Le Ministère de l'Équipement du Transport de la Logistique et de l'Eau propose l'introduction d'un bonus-malus pour les véhicules neufs en fonction des g CO₂ émises par km. Cette mesure pourra rendre l'acquisition de véhicules moins polluants plus attractifs. La mesure visant d'être neutre pour le budget de l'État (les recettes générées par les malus sont distribuées comme bonus), elle doit prendre en considération l'évolution des technologies et des marchés dans le temps pour assurer sa viabilité (comme l'ont montré les expériences françaises⁵).

Pour le segment des véhicules de transport de marchandise et du transport des passagers en commun, le programme révisé de prime à renouvellement visant une meilleure performance du parc sur le plan énergétique, environnemental et en termes de sécurité a été lancé en mars 2019. Pour l'adapter davantage aux besoins de la grande population fragile de TPE (90% des entreprises opèrent 1 à 2 camions) qui ne pourra pas investir dans un nouveau camion même avec la prime, les participants suggèrent de prévoir le renouvellement en cascade, permettant aux petits opérateurs (à définir) de camions de plus de 20 ans de les remplacer par des camions d'occasion (à définir) en appliquant une prime réduite et ainsi de suite. Cela permettra d'éliminer de façon successive les camions les plus anciens, polluants et dangereux de la flotte. Comme mesure réglementaire accompagnant ces incitations, le contrôle technique des véhicules devrait être renforcé.

Actuellement, les opérateurs investissant dans de nouveaux véhicules (Euro 6) plus propres (moins d'émissions locales) se voient confrontés à des frais d'exploitation plus élevés (AdBlue) et l'avantage de la prime au renouvellement est consommée dans un court terme. Le fait que le transport propre paye plus que le transport polluant est une des défaillances du marché qui devrait être corrigée.

Une taxation annuelle des véhicules en fonction de leurs émissions CO₂ pourrait soutenir le renouvellement de la flotte ; son impact notamment sur la population fragile reste à être évalué.

Dans le contexte de la mobilité électrique, les participants à la consultation dédiée proposent une prime à l'acquisition des véhicules en fonction d'une priorisation des segments des véhicules et leurs utilisateurs.

L'élimination de la TVA sur les véhicules électriques ne pourra pas contribuer de façon équitable à l'accessibilité des véhicules (une voiture électrique de luxe n'apporte pas plus de gains sociaux qu'une voiture électrique moyenne).

⁵ <https://www.theicct.org/blog/staff/practical-lessons-vehicle-efficiency-policy-10-year-evolution-frances-co2-based-bonus>

Inciter le transfert modal

Actuellement, ni le système fiscal ni la réglementation n'incitent le shift modal de la route vers le rail (moins énergivores, moins polluants, plus sûrs).

Avec les objectifs de développement du transport sur rail – doubler le volume transporté rail d'ici 2025 à 6 millions de tonnes/an – il y'a lieu de prendre en considération des interventions fiscales (et budgétaires), telle que l'homogénéisation de la TVA (transport routier à 14%, transport sur rail à 20%, impacte notamment le secteur agricole), et des incitations à l'investissement dans le branchement des chargeurs/opérateurs de parcs industriels. D'autres mesures (pratiques et réglementaires) pour rendre le transport sur rail plus attractif et compétitif (délais, manutention, frais au niveau des ports) seront nécessaires.

Inciter les modes partagés

Les modes partagés sont surtout encouragés par des mesures contraignantes à l'utilisation individuelle des véhicules (instruments des coûts des carburants, de la route, du stationnement), mais nécessitent également des conditions-cadre (relais parking, modèles d'assurances etc) pour faciliter leur adoption. L'émergence des services de « partage du trajet » (ride sharing) au Maroc nécessite une fiscalité qui considère cette nouvelle mobilité en complémentarité avec le transport public et les taxis, prenant en compte leur valeur ajoutée potentielle (réduction congestion, pollution), mais aussi leur caractère d'activité économique.

Renforcer la digitalisation du transport comme mesure d'accompagnement

La digitalisation du secteur de transport offre des avantages à plusieurs niveaux :

- Efficacité du système de transport de marchandise
Les outils digitaux peuvent contribuer à la performance énergétique d'un seul camion jusqu'à l'optimisation des circuits, la meilleure exploitation d'une flotte et l'intégration des activités de plusieurs opérateurs, permettant l'optimisation de la charge et la réduction des km vides.
- Mobilité urbaine renforcée
Au service du transport public, pour faciliter la planification de trajets, ou comme outils de partage de véhicules et optimisation de trajets (taxis, transport en commun) et du stationnement.
- Collecte d'information et application efficace des outils
Les mesures adoptées par la fiscalité doivent se baser sur des informations de terrain de façon transparente et être techniquement applicable. Cela est soutenu par un certain niveau de digitalisation.

Notamment pour le secteur du transport de marchandise, il y'a lieu de considérer une incitation fiscale à la digitalisation des camions, pendant une période transitoire et jusqu'à la généralisation des outils digitaux (par réglementation), phasée selon segments (p.ex. taille de la flotte) et prenant en compte les différentes caractéristiques des opérateurs (moyens, niveaux d'éducation etc.).