



N° 1492

# ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUATORZIÈME LÉGISLATURE

---

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 23 octobre 2013.

## PROPOSITION DE LOI

*visant à supprimer l'écotaxe poids lourds,*

(Renvoyée à la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du Règlement.)

présentée par Mesdames et Messieurs

Marc LE FUR, Damien ABAD, Bernard ACCOYER, Yves ALBARELLO, Benoist APPARU, Julien AUBERT, Jean-Pierre BARBIER, Sylvain BERRIOS, Véronique BESSE, Étienne BLANC, Marcel BONNOT, Valérie BOYER, Gérard CHERPION, Alain CHRÉTIEN, Dino CINIERI, Philippe COCHET, Jean-François COPÉ, Jean-Michel COUVE, Gérard DARMANIN, Marie-Christine DALLOZ, Bernard DEBRÉ, Jean-Pierre DECOOL, Lucien DEGAUCHY, Rémi DELATTE, Nicolas DHUICQ, Jean-Pierre DOOR, David DOUILLET, Virginie DUBY-MULLER, Daniel FASQUELLE, Marie-Louise FORT, Yves FOULON, Yves FROMION, Annie GENEVAR, Bernard GÉRARD, Franck GILARD, Philippe GOSSELIN, Claude GREFF, Jean-Jacques GUILLET, Michel HEINRICH, Patrick HETZEL, Philippe HOUILLON, Guénhaël HUET, Jacques LAMBLIN, Valérie LACROUTE, Laure de LA RAUDIÈRE, Thierry LAZARO, Alain LEBOEUF, Isabelle LE CALLENNEC, Dominique LE MÈNER, Philippe LE RAY, Céleste LETT, Véronique LOUWAGIE, Gilles LURTON, Jean-François MANCEL, Alain

MARC, Olivier MARLEIX, Franck MARLIN, Alain MARTY, Damien MESLOT, Yannick MOREAU, Pierre MOREL-A-L'HUISSIER, Alain MOYNE-BRESSAND, Jacques MYARD, Dominique NACHURY, Jacques PÉLISSARD, Bernard PERRUT, Bérengère POLETTI, Josette PONS, Christophe PRIOU, Didier QUENTIN, Jean-Luc REITZER, Bernard REYNÈS, Paul SALEN, Jean-Marie SERMIER, Fernand SIRÉ, Alain SUGUENOT, Lionel TARDY, Jean-Charles TAUGOURDEAU, Jean-Marie TETART, Dominique TIAN, Jean-Pierre VIGIER, Michel VOISIN et Laurent WAUQUIEZ,

députés.

## EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

La loi du 28 mai 2013 relative aux infrastructures de transport vient de fixer les modalités de répercussion de l'écotaxe poids lourds créée par la loi de finances pour 2009 dans le cadre des articles 269 à 283 *quater* du code des douanes.

Alors que la majorité précédente avait défini une taxe de l'ordre de 12 centimes au kilomètre sur 15 000 kilomètres de routes, ce sont près de 800 000 kilomètres de routes françaises qui sont concernées par un prélèvement forfaitaire déconnecté du coût réel du transport dans le cadre de la loi du 28 mai 2013.

Cette écotaxe avait été envisagée dans un contexte économique différent, celui d'avant la crise. Depuis 2009 notre pays doit faire face à une crise durable, et le secteur des transports souffre de surcroît d'une concurrence européenne forte, notamment la concurrence allemande qui bénéficie d'un coût de l'heure de conduite nettement moins élevé.

Cette écotaxe poids lourds devait également inciter à une réorientation vers des transports alternatifs, plus particulièrement le ferroutage. Si en la matière des colloques ont été organisés, des rapports ont été remis, force est de constater qu'aucune réalisation concrète n'a vu le jour et que dans de très nombreuses régions, pour l'ensemble des secteurs industriels, agricoles et agroalimentaires, il n'existe pas d'alternative à la route. Dans certains secteurs, notamment l'agroalimentaire, les contraintes de fraîcheur sont telles qu'il n'existe pas d'alternative.

À l'heure actuelle le transport routier assure près de 90 % du transport des marchandises alors que la part du fret ferroviaire a connu un repli de près de 40 % (34 milliards de tonnes-kilomètre en 2011 contre 57 milliards de tonnes-kilomètre en 200)

En outre, en 2008 le prix du gasoil, poste majeur dans les dépenses des transporteurs, était moindre (1,22 euro en janvier 2008, 1,42 euro en 2013, et ce alors que la loi de finances pour 2014 instaure une taxe carbone qui va entraîner une nouvelle augmentation.

Nous sommes aujourd'hui dans un contexte économique tendu et les entreprises, notamment les entreprises de transports, éprouvent de grandes difficultés à faire face à leurs frais fixes, notamment depuis la suppression

de la défiscalisation des heures supplémentaires, et aux prélèvements obligatoires. Alors que le Gouvernement vient de présenter l'ordonnance visant à créer un « choc de simplification », l'écotaxe ne constitue pas une mesure pertinente dans « la boîte à outils » destinée à permettre le retour à la croissance.

Les professionnels des filières liées au transport dans les régions périphériques, mais aussi sur l'ensemble du territoire national, les professionnels de la filière hippique ont souligné à maintes reprises que ce prélèvement bouleverserait en profondeur leurs modèles économiques.

Régions particulièrement concernées par ce prélèvement et connaissant une crise sans précédent dans les secteurs agricoles et agroalimentaires dépendant du transport, les régions de l'ouest n'ont cessé d'attirer les pouvoirs publics sur le caractère néfaste et préjudiciable à l'économie et à l'emploi et de faire part de leur inquiétude.

Cette inquiétude s'est aujourd'hui transformée en angoisse : angoisse pour la filière automobile, angoisse pour la filière électronique, avec la fermeture d'Alcatel à Rennes, angoisse pour les industries d'armement, qui perdent des crédits, angoisse, enfin, pour toute la filière agroalimentaire très importante en Bretagne intérieure. Les restitutions, ces subventions à l'exportation, disparaissent, l'Europe n'en accorde plus.

Cette angoisse est aujourd'hui partagée, au delà des régions périphériques de la façade atlantique, par un nombre grandissant de territoires. L'angoisse est d'autant plus grande qu'il y a encore quelques mois la Bretagne bénéficiait de chiffres du chômage relativement corrects.

Alors que le Gouvernement à l'issue d'une réunion de crise n'a d'autre réponse à la détresse de toute une région, de tout un tissu économique et social, qu'une enveloppe de 15 millions d'euros pour la transition des parcours professionnels, le présent amendement vise à envoyer un signal fort en abrogeant un prélèvement néfaste, qui n'est pas encore entré en vigueur, et dont les modalités font l'objet de contentieux devant le Conseil d'État.

C'est pourquoi, Mesdames, Messieurs, la présente proposition de loi vise à abroger les articles 153 de la loi de de finances pour 2009 et 16 de la loi du 28 mai 2013 et par conséquent à supprimer l'écotaxe poids lourds.

## PROPOSITION DE LOI

### **Article 1<sup>er</sup>**

L'article 153 de la loi n° 2008-1425 du 27 décembre 2008 de finances pour 2009 est abrogé.

### **Article 2**

L'article 16 de la loi n° 2013-431 du 28 mai 2013 portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports est abrogé.

### **Article 3**

- ① La perte de recettes pour l'Agence de financement des infrastructures de transport de France est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux droits visés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.
- ② La perte de recettes pour les collectivités territoriales est compensée à due concurrence par une majoration de la dotation globale de fonctionnement et corrélativement pour l'État par la création d'une taxe additionnelle aux droits visés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.





