



N° 1646

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUATORZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 16 décembre 2013.

PROPOSITION DE LOI

*tendant à appliquer l'écotaxe sur les poids lourds
dès le 1^{er} juillet 2014 et à supprimer les abattements préférentiels
dont profitent certaines régions,*

(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

Mme Marie-Jo ZIMMERMANN,

députée.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

L'idée d'une écotaxe sur les poids lourds ressort des conclusions du Grenelle de l'environnement intervenues en 2008. En se fondant sur ces dernières, la loi de finances pour 2009 a fixé le principe d'un tel dispositif. Ainsi, elle prévoyait dans son article 60, la mise en place en Alsace d'une écotaxe à titre expérimental et elle introduisait dans le code des douanes, un titre consacré à « une taxe nationale sur les véhicules de transport de marchandises ».

La loi de finances pour 2009 posait seulement les bases juridiques de l'écotaxe et ne prévoyait pas une entrée en vigueur immédiate. Toutefois, elle prévoyait une limite pour lancer l'expérimentation en Alsace au plus tard le 31 décembre 2010 et pour le dispositif à l'échelle nationale au plus tard le 31 décembre 2011.

La loi Grenelle I qui a été adoptée en juillet 2009 sur proposition du gouvernement Fillon, reprend dans son article 11 le principe d'une écotaxe, en précisant qu'elle sera prélevée sur les poids lourds à compter de janvier 2011. Cet article de loi est toujours en vigueur et la loi prévoit donc toujours une mise en place de l'écotaxe au plus tard en 2011. Cette loi Grenelle I a été votée à la quasi-unanimité des parlementaires de droite, comme de gauche.

La mise en place d'une écotaxe sur les poids lourds répond aussi à plusieurs directives européennes dites « Eurovignette ». La directive dite « Eurovignette III » précise notamment que l'écotaxe concernera tout « *véhicule à moteur ou ensemble de véhicules articulés prévu ou utilisé pour le transport par route de marchandises et d'un poids total en charge autorisé de plus de 3,5 tonnes* ».

En raison de difficultés techniques, la mise en œuvre de l'écotaxe fut différée ; finalement un arrêté du 2 octobre 2013 fixa son entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2014. Parallèlement, la société Ecomouv était choisie pour organiser la collecte de l'écotaxe. Toutefois, suite à diverses manifestations, notamment en Bretagne, le Gouvernement a décidé fin 2013, de reporter l'échéance à 2015. La première conséquence en a été de renvoyer au chômage les 300 salariés qui étaient en cours d'embauche par Ecomouv à Metz.

À droite comme à gauche, la démagogie des responsables politiques, qui après avoir voté cette écotaxe, prétendent maintenant qu'il faut la supprimer, est affligeante. Il faut aussi déplorer la faiblesse du Gouvernement car en cédant devant n'importe quelle manifestation de rue, il encourage les uns et les autres à se dresser contre l'autorité de l'État.

De plus, la réaction populiste des bonnets rouges bretons est complètement injustifiée. Faut-il rappeler que la Bretagne est l'une des quatre régions de France où le taux de chômage est le plus faible ? Faut-il rappeler que les problèmes d'emplois y sont sans commune mesure avec ceux que l'on constate dans le Nord ou en Lorraine ? Le Bassin Houiller mosellan a par exemple, un taux de chômage 30 % plus élevé que la Bretagne.

Enfin, la Bretagne est déjà favorisée car c'est la seule région de France où les autoroutes sont toutes gratuites. Il n'y avait donc aucune raison de consentir un régime de faveur accordant une réduction de 50 % sur l'écotaxe en Bretagne. *A fortiori*, il n'y aurait aucune raison d'y supprimer purement et simplement l'écotaxe... à moins que les Bretons ne financent dorénavant eux-mêmes leurs autoroutes et voies rapides, qui sont payées jusqu'à présent avec les impôts de tous les Français.

L'écotaxe sur les poids lourds est une mesure de bon sens qui présente deux avantages :

- Pour l'environnement, elle rend le ferroutage compétitif, ce qui réduit les flux de poids lourds (cas de la ligne du Luxembourg vers l'Espagne) ;

- En période de restrictions budgétaires, cette écotaxe ferait payer à juste titre, les poids lourds étrangers ; de plus, l'entretien des routes serait alors financé par ceux qui les dégradent plutôt que par les contribuables.

Pour ces raisons, la présente proposition de loi prévoit que l'écotaxe entrera en vigueur dès le 1^{er} juillet 2014. Déterminée par la loi, cette échéance ne serait ainsi plus à la merci d'un arrêté interministériel. D'autre part, le dispositif actuel crée une inégalité de traitement au profit de régions comme la Bretagne qui bénéficient sans raison, d'un régime de faveur avec un taux minoré. Il est donc également proposé de supprimer ces dérogations en instaurant un taux unique d'écotaxe sur l'ensemble du territoire.

PROPOSITION DE LOI

Article unique

- ① I. – Le II de l'article 16 de la loi n° 2013-431 du 28 mai 2013 portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transport est ainsi rédigé :
- ② « II. – Le I du présent article est applicable à compter du 1^{er} juillet 2014. »
- ③ II. – Le 1 du C du II de l'article 153 de la loi n° 2008-1425 du 27 décembre 2008 de finances pour 2009 est ainsi rédigé :
- ④ « 1. La date d'entrée en vigueur du A ainsi que de la mise en œuvre du dispositif technique nécessaire à la collecte de la taxe prévue au A est fixée au 1^{er} juillet 2014. »
- ⑤ III. – Le 2 de l'article 275 du code des douanes est abrogé.