

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

X I V<sup>e</sup> L É G I S L A T U R E

# Compte rendu

## Mission d'information sur l'écotaxe poids lourds

- Audition, ouverte à la presse, de M. Frédéric Cuvillier,  
ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la  
pêche ..... 2

Mercredi  
11 décembre 2013  
Séance de 11 heures 30

Compte rendu n° 2

SESSION ORDINAIRE DE 2013-2014

Présidence  
**M. Jean-Paul  
Chanteguet,**  
*Président*



*La mission d'information a entendu M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche.*

**M. le président et rapporteur Jean-Paul Chanteguet.** Mes chers collègues, nous recevons ce matin M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche.

La semaine passée, au cours de notre réunion d'installation, nous avons décidé d'ouvrir le cycle de nos auditions avec M. Frédéric Cuvillier. Mercredi prochain, nous entendrons M. Bernard Cazeneuve, ministre délégué chargé du budget. Comme nous en sommes également convenus, nous auditionnerons ensuite les anciens ministres ayant eu à définir l'écotaxe poids lourds dans son dispositif actuel. À ce titre, nous proposons d'entendre en premier lieu Jean-Louis Borloo, ancien ministre de l'environnement, de l'énergie, du développement durable et de la mer, qui a notamment porté le Grenelle de l'environnement.

Monsieur le ministre, dans mon esprit, notre mission doit se donner un but ambitieux. Il ne s'agit pas d'apporter quelques retouches aux détails du dispositif actuel. Il s'agit plutôt pour nous de refonder, de reconstruire l'écotaxe, en lui redonnant tout son sens et en lui permettant d'atteindre une plus grande acceptabilité.

Certains trouveront peut-être cette démarche trop optimiste. Mais il en va de la responsabilité des parlementaires – j'ose le dire de leur crédibilité –, de se saisir d'un tel sujet. Nous n'en sommes pas au stade des orientations, il revient tout d'abord à la mission d'explorer le champ des possibles. À cet égard, nous ne manquerons pas de regarder attentivement les dispositifs mis en œuvre par d'autres pays de l'Union européenne, sans oublier la Suisse, tout en ayant conscience des spécificités qui caractérisent les réseaux et les trafics routiers dans chaque État.

Nous porterons également notre attention sur les règles fiscales et les coûts d'usage qui impactent les activités du transport dans ces pays. En Allemagne, par exemple, la taxe à l'essieu n'existe pas et la fiscalité sur les carburants est sensiblement différente de la nôtre. S'agissant des péages autoroutiers, le système allemand est aussi très différent compte tenu, d'une part, de la gratuité pour les véhicules légers et, d'autre part, du dispositif « *Toll Collect* » mis en place à partir de 2005 pour les camions.

Vous venez de prendre l'initiative, monsieur le ministre, d'inviter vos homologues européens à une grande conférence sur les transports routiers de marchandises, qui se tiendra en France au printemps 2014. Cette initiative est importante. À cette occasion, il serait judicieux de s'engager, enfin, au niveau européen, sur la voie de l'harmonisation des niveaux de taxation et des techniques de collecte de l'écotaxe ou de ses équivalents.

Nous espérons qu'il n'est pas trop tard. Il serait tout à fait regrettable d'assister à la mise en place, pays par pays, de systèmes foncièrement distincts et même incompatibles. En d'autres termes, que chaque pays choisisse son type de portique ou encore que certains optent pour la géolocalisation ou les contrôles par GPS, quand d'autres en resteront à des systèmes plus basiques.

Monsieur le ministre, notre horaire est contraint, mais vous êtes convenu de revenir devant notre Mission une fois d'autres acteurs auditionnés sur ce dossier particulièrement important.

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche.** Monsieur le président, l'objectif que vous avez énoncé est ambitieux dans un contexte de contraintes juridiques et contractuelles. Voté à plusieurs reprises par le Parlement,

notamment en 2009 dans le cadre de la loi Grenelle 1, le dispositif de l'écotaxe fait l'objet d'un décret publié le 6 mai 2012 qui définit les modalités de sa répercussion. Dans le cadre de la directive « Eurovignette », plusieurs étapes ont été franchies entre 2009 et 2012, basées sur le principe de l'utilisateur-payeur. À cet égard, l'article 11 de la loi de 2009 précise le double enjeu du report modal et de la modernisation des infrastructures de transport grâce à de nouvelles ressources.

Dès 2009, les contours du réseau taxable sont précisés : les routes nationales sont soumises au dispositif. Par décret de 2011, une partie des réseaux départementaux est incluse, après consultation de tous conseils généraux. Le réseau taxable représente 15 000 kilomètres de routes : 10 000 km de routes nationales et 5 000 km de routes départementales dans 65 départements, soit 1,5 % du réseau routier.

Depuis le décret du 6 mai 2012, il est apparu nécessaire de simplifier le dispositif de répercussion. Le Parlement lui-même s'est longuement attardé sur la mise en place de l'écotaxe, puisque les dispositions finales relatives à celle-ci sont issues de la loi du 28 mai 2013. Afin de solidifier un dispositif qui était juridiquement fragile, nous avons choisi un mécanisme de répercussion forfaitaire. La répercussion réelle prévue dans le dispositif initial – par client, par commande, par kilomètre parcouru – était en effet difficilement applicable dans la mesure où le transport de marchandises fait le plus souvent l'objet de groupements de commandes.

Dans le cadre nécessairement contraint par la directive européenne, les travaux parlementaires ont apporté un certain nombre d'aménagements, je pense aux véhicules de collecte du lait, aux camions d'entretien des réseaux des collectivités et de l'État, mais aussi à la reconnaissance de la « périphéricité » de certaines régions, notamment avec des abattements. Je rappelle que les véhicules agricoles ne seront pas concernés par l'écotaxe poids lourds.

Nous avons également souhaité mettre en place un dispositif évolutif. À la demande des parlementaires, le Gouvernement a accepté la mise en place d'observatoires régionaux, mais aussi la remise d'un rapport au Parlement. Le dispositif est en effet appelé à évoluer, y compris à la demande des collectivités locales qui souhaiteraient le rendre plus opérant.

Je rappelle que l'écotaxe représentera une augmentation du prix du transport de l'ordre de 4 %. Mais comme la part moyenne du transport dans les prix aux consommateurs des marchandises est d'environ 10 %, une majoration moyenne de 4 % sur 10 % sera peu perceptible – de l'ordre de 4 centimes pour 10 euros. Il est donc faux de dire que ce dispositif entraînera une hausse sensible des coûts : une somme globale pèsera sur l'ensemble du transport et sera répercutée sur les donneurs d'ordre. Au final Au bout du compte, c'est le consommateur qui intégrera cette charge supplémentaire de quelques centimes par produit.

En annonçant sa suspension, le Premier ministre a réaffirmé la nécessité absolue de l'écotaxe qui contribuera à la modernisation des infrastructures, tout en permettant une diminution des moyens budgétaires – c'est-à-dire de l'impôt – affectés à leur financement. Au demeurant, je note un certain nombre de prises de position favorables à cette taxe.

Au cours des dernières semaines, nous avons mis à profit ce répit supplémentaire pour réfléchir aux pistes qui pourront vous être soumises. Je pense en particulier à la sécurisation des modalités de la répercussion – laquelle est différente selon qu'il s'agit d'un transport en compte propre ou d'un transport pour compte d'autrui. À cet égard, des dispositifs existent, comme une répercussion en pied de facture. Par ailleurs, dans le cadre de la directive, des exonérations sont possibles, notamment pour le transport d'animaux vivants

et les véhicules agricoles dans un certain rayon kilométrique. Une autre piste possible serait d'intéresser les collectivités, je pense aux régions, par des centimes additionnels générés par la taxe.

J'attire votre attention sur les difficultés qui seront les vôtres au regard d'un sujet complexe où les intérêts sont divergents. Je songe aux relations entre le monde du transport et le monde agricole, mais aussi aux conditions de concurrence entre les différentes professions. Ce qui est aménagé pour les uns peut en effet se révéler un véritable drame économique pour les autres. Notre pays compte 40 000 entreprises de transport, essentiellement des PME, qu'il faut sécuriser, sachant que 400 000 emplois sont concernés. C'est précisément le contexte de dumping et de concurrence déloyale dans le monde du transport qui a amené la France à être à l'initiative d'un appel à la Commission européenne visant à demander la mise à plat des conditions de concurrence et de traitement dans ce secteur. Six pays nous ont rejoints dans cette démarche, d'autres ont manifesté leur intérêt pour une clarification des règles.

En outre, les difficultés sont d'ordre juridique et budgétaire. Pour l'État, la recette envisagée de l'écotaxe poids lourds était de 802 millions d'euros pour 2014 – et de 160 millions pour les départements. C'est dire l'importance de l'enjeu pour le financement et la modernisation des infrastructures. Mon collègue Bernard Cazeneuve ne manquera pas de vous apporter des précisions en la matière.

**M. le président et rapporteur Jean-Paul Chanteguet.** Les pistes d'évolution que vous nous avez présentées, monsieur le ministre, témoignent de votre volonté de faire avancer la réflexion et de nous aider à formuler des propositions acceptables.

**M. Richard Ferrand.** Monsieur le ministre, je vous félicite pour votre esprit d'ouverture.

Pouvez-vous nous apporter des précisions sur les « contraintes juridiques et contractuelles » que vous avez évoquées au début de votre propos ?

Les évolutions du dispositif doivent-elles nécessairement s'arrimer au principe de l'utilisateur-paye, ou d'autres types de financements sont-ils envisageables ?

**M. Joël Giraud.** L'acceptabilité d'un itinéraire taxé dépend des contraintes environnementales ou de sécurité, ainsi que de l'existence de projets d'infrastructures – je pense au projet Lyon-Turin.

En général, les systèmes de taxation visent essentiellement le transit international, plutôt que les déplacements locaux. Or l'étude de la carte du massif alpin montre qu'aucun itinéraire de transit franco-italien n'est taxé : le seul itinéraire soumis à l'écotaxe est la nationale 85 entre Grenoble et Gap, où, à part un marchand de pommes qui emmène son chargement depuis le sud des Hautes-Alpes vers le marché de Grenoble ou encore un transporteur resté dans la Matheysine après la fermeture des mines de la Mure, il n'y aura aucun camion à taxer ! Monsieur le ministre, je ne comprends pas le choix du réseau taxé ! Quelles améliorations peuvent être apportées ?

**M. le président et rapporteur Jean-Paul Chanteguet.** C'est tout le problème de la pertinence du réseau taxé. Sur ce sujet, nous nous appuierons dans notre réflexion sur les services du ministère, ainsi que sur les élus locaux.

**M. Marc Le Fur.** Monsieur le président, outre les ministres, il nous faudra également écouter l'opinion des « vrais gens ».

Monsieur le ministre, le coût du transport dépend du caractère plus ou moins pondéreux du produit transporté. Plus un produit a de la valeur, plus le coût du transport est

faible. Plus un produit est basique, plus la part du transport est élevée, surtout si ce produit va loin. D'ailleurs, les opposants au dispositif sont concernés par des produits relativement pondéreux.

Par ailleurs, en plus des transports entre l'usine et le consommateur, des transports ont lieu entre la ferme et l'usine, mais aussi pour apporter les produits à la ferme. Monsieur le ministre, le coût du transport – que vous avez évalué à 10 % – intègre-t-il ces transports antérieurs au transport final ?

La loi qui porte votre nom organise des modalités de répercussion différentes entre le transport pour compte propre et le transport pour autrui. Pour un transporteur qui paiera une écotaxe de 100, la répercussion sur ses clients variera entre 80 à 150 en fonction du trafic. Le système sera donc très compliqué.

S'agissant des modalités de répercussion en pied de facture, la loi crée une obligation, mais le reste sera renégocié par les clients, ce qui fragilisera le pouvoir de négociation du transporteur.

D'ailleurs, les positions du monde du transport sont très divergentes. Certaines instances nationales sont favorables à l'écotaxe, tandis que des organisations régionales appartenant à la même instance nationale y sont très hostiles.

**M. Thomas Thévenoud.** Les contraintes budgétaires doivent être prises en considération au vu de la situation que nous avons trouvée en arrivant aux responsabilités il y a quelques mois.

Monsieur le ministre, en cas de suspension définitive de l'écotaxe, à combien s'élèvera la perte de recettes pour l'État, les conseils généraux et l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFIFT) ?

Quel est le montant des loyers à payer à la société Ecomouv' ? À partir de quand l'État devra-t-il les payer ? Quel est le montant des pénalités ?

Toutes ces considérations nécessitent un calendrier de travail resserré pour notre Mission.

**M. le président et rapporteur Jean-Paul Chanteguet.** Le calendrier sera resserré.

**Mme Joëlle Huillier.** Monsieur le ministre, je souhaite vous interroger sur les moyens prévus pour contrôler l'application de l'écotaxe. En effet, cette mission serait dévolue notamment aux contrôleurs des transports terrestres en poste dans les DREAL et qui dépendent du ministère de l'environnement.

Ces fonctionnaires – moins de 500 couvrent l'ensemble du territoire national – sont chargés du contrôle et de la verbalisation sur la route des poids lourds. Ils assurent en cela une mission de service public, mais aussi un vrai rôle économique dans la mesure où ils participent à la lutte contre la fraude et la concurrence déloyale qui minent les entreprises françaises de transport.

Alors que le transport routier a fortement augmenté ces dernières années, notamment du fait du cabotage, les effectifs de ces personnels n'ont pas évolué. En outre, leur statut de « secrétaire administratif » paraît peu adapté à l'expertise technique qui leur est demandée. L'affectation d'une mission supplémentaire – le contrôle du respect de l'écotaxe sur route et en entreprise pour le calcul des itinéraires – pose avec plus d'acuité ce problème de distorsion entre la fin et les moyens qui permettraient d'y parvenir.

Dans le cadre de la mise en œuvre de l'écotaxe, avez-vous envisagé de renforcer les moyens – humains, financiers et juridiques – nécessaires à un système de contrôle moderne et efficace, comme cela a été réalisé chez certains de nos voisins européens ?

**M. Michel Heinrich.** La pertinence du réseau taxé est effectivement un point très important.

Les transporteurs et les professionnels du BTP que j'ai rencontrés voient dans l'écotaxe une charge supplémentaire par rapport aux autres pays – la taxe à l'essieu est spécifique à la France et coûte cher – et une surcharge administrative pour les entreprises.

À cet égard, une étude comparative sur les pays européens nous serait fort utile.

**M. le président et rapporteur Jean-Paul Chanteguet.** Cette étude est en cours.

**M. Philippe Duron.** Monsieur le ministre, la France a fait le choix à partir de 2005 de financer ses infrastructures par des recettes affectées. L'écotaxe poids lourds devait représenter une part importante des recettes affectées à l'AFITF – 34 % pour l'année 2014. Je sais que vous travaillez d'arrache-pied avec le Premier ministre et le ministre des finances pour trouver des solutions.

En Allemagne, une campagne de sensibilisation a été menée pour rendre la taxe poids lourds acceptable. Votre ministère serait-il prêt à lancer, éventuellement avec le ministère des finances, une telle campagne sur l'intérêt de l'écotaxe, mais aussi ses conséquences sur la consommation des ménages ? C'est tout le problème de l'acceptabilité du dispositif.

Les difficultés majeures auxquelles est confronté le secteur des transports sont liées au cabotage et au détachement. En Allemagne, le seuil de perception de 12 tonnes présente deux avantages : l'exonération totale de l'artisanat et l'absence de pénalisation du trafic ultra-local. La modification de la cible de l'écotaxe en France, de 3,5 à 12 tonnes, vous paraît-elle pertinente ?

Enfin, le gouvernement allemand a négocié un accompagnement des transporteurs nationaux pour leur permettre d'acquérir des camions Euro V. Quelle est notre marge de manœuvre vis-à-vis de la Commission européenne ? Est-il encore temps d'obtenir de celle-ci l'autorisation d'accompagner nos transporteurs vers l'obtention de l'Euro VI ?

**M. Éric Straumann.** Cette taxe a été imaginée en 2005 par Yves Bur, dont l'amendement en ce sens prévoyait une expérimentation en Alsace, qui n'a pas eu lieu. Monsieur le ministre, une mise en place progressive de l'écotaxe pourrait-elle être imaginée, en commençant par l'Est de la France, plutôt favorable au dispositif ?

Une forte demande s'exprime pour ne pas pénaliser les véhicules de moins de 12 tonnes, utilisés par les petits artisans et les maraîchers. Une harmonisation européenne ne vous semble-t-elle pas nécessaire, y compris sur les aspects techniques – les boîtiers – sachant que 200 000 poids lourds étrangers traversent la France chaque année ?

**M. Florent Boudié.** La suppression de la taxe Borloo sur les poids lourds signifierait purement et simplement la fin de la politique des transports en France. Auditionné le 3 décembre par la commission du développement durable, le président d'Alstom Transport nous a expliqué que si l'écotaxe était mise à mal, son entreprise serait confrontée à de graves difficultés en termes de commandes publiques parce que les trains d'équilibre du territoire (TET), dont la convention de financement a été signée par la SNCF au mois de septembre, seraient quasiment abandonnés. Si c'était le cas, il faudrait expliquer aux Français que l'État français renonce à une partie de sa politique d'aménagement de l'espace.

L'objectif de notre mission d'information n'est pas tant d'aboutir à une remise en cause profonde de l'écotaxe que de déterminer les paramètres sur lesquels nous pouvons jouer pour améliorer son acceptabilité. À cet égard, je considère que nous pourrions nous inspirer de la position allemande sur le tonnage.

**M. Bertrand Pancher.** Plutôt que de taxe Borloo ou de taxe Cuvillier, le mieux serait de parler de taxation environnementale.

Le refus de la taxe poids lourds s'explique par le ras-le-bol fiscal, mais aussi par de vrais problèmes qui doivent être réglés.

Lors du débat sur la mise en œuvre de l'écotaxe, nous avions insisté sur les préoccupations des transporteurs pour leur propre compte qui craignaient de ne pas pouvoir appliquer la répercussion. Vous nous aviez expliqué, monsieur le ministre, qu'il n'y aurait pas de problème. Est-il possible de rouvrir ce dossier, sachant que certaines fédérations professionnelles de transporteurs ont exprimé des demandes en la matière ?

Pour la mise en place de l'écotaxe prévue initialement, nous n'avions pas prévu une exonération pour les transports de proximité. Il semblerait cependant que la technologie le permette. Est-il possible de mettre en œuvre l'exonération des transports de proximité dans un rayon de 30 ou 50 kilomètres ? Si oui, quels seraient les scénarios financiers, sachant que nous sommes attachés à la politique des transports et au soutien des moyens à l'AFITF ? En clair, si les ressources diminuent, quelles seront les ressources nouvelles ? Une taxation des camions sur autoroutes est-elle finalement envisageable ?

**Mme Eva Sas.** Merci, monsieur le ministre, d'avoir réaffirmé la nécessité de mettre en place la taxe poids lourds. Elle doit l'être rapidement pour trois raisons qui tiennent à ses conséquences environnementales, financières et sociales.

D'abord, le transport est le premier secteur émetteur de gaz à effet de serre en France – 27 % des émissions. Le trafic routier représente 88 % du transport de marchandises, la part du non routier plafonnant à 12 %, contre 30 % en Allemagne. D'où la nécessité d'engager un report vers d'autres modes de transport.

Ensuite, le manque à gagner pour l'AFITF est important – 802 millions d'euros pour 2014. Les écologistes sont inquiets au regard du budget qui sera consacré aux investissements, notamment dans le ferroviaire et les transports collectifs. Il y a urgence à compenser ce manque à gagner.

Enfin, la suspension de la taxe poids lourds a entraîné chez Ecomouv' le chômage partiel pour 110 personnes en CDI et la non-reconduite de 40 CDD, sans compter 60 personnes en formation qui attendent une promesse d'embauche liée à la mise en œuvre du dispositif.

Monsieur le ministre, comment comptez-vous compenser le manque à gagner pour le budget de l'AFITF et prendre en considération les conséquences sociales de la suspension de l'écotaxe ? Quels aménagements envisagez-vous pour une mise en place rapide de cette taxe que tout le monde appelle de ses vœux ?

**M. Xavier Breton.** Monsieur le ministre, l'arrêté que vous avez pris le 2 octobre dernier, prévoyant la mise en œuvre de l'écotaxe à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2014, est-il suspendu ? Des sociétés habilitées de télépéage continuent à contacter des entreprises de transport pour les amener à s'équiper. Le ministère a-t-il donné des instructions en ce sens en vue de la mise en œuvre de l'écotaxe ?

Nous sommes conscients des enjeux du passage de l'Euro V à l'Euro VI, au regard des progrès importants réalisés dans le parc poids lourds pour la lutte contre la pollution, mais aussi des difficultés auxquelles est confrontée la filière véhicules industriels. Parallèlement à son utilisation pour la modernisation des infrastructures, réfléchissez-vous à une affectation partielle de l'écotaxe à la modernisation du parc poids lourds ?

**M. Gilles Lurton.** Il existe une très grande iniquité dans l'application de l'écotaxe en fonction du lieu où se trouve l'entreprise. En Bretagne, par exemple, malgré des avantages obtenus grâce à l'amendement de Marc Le Fur, les entreprises se trouveront confrontées à de graves difficultés du fait de leur éloignement.

De plus, les transporteurs auront beaucoup de mal à répercuter le montant de l'écotaxe sur leurs clients car ceux-ci négocieront des prix plus avantageux ou se tourneront vers des entreprises étrangères ne répercutant pas ce coût supplémentaire. D'où le risque d'une perte de compétitivité de nos entreprises.

**Mme Catherine Beaubatie.** Parmi les pistes envisagées, monsieur le ministre, vous avez évoqué la répercussion sur le consommateur, mais pas celle sur la grande distribution, dont les marges très importantes nuisent au secteur agricole. Ce levier vous semble-t-il envisageable, sachant que le Parlement examine actuellement le projet de loi sur la consommation ?

**M. Philippe Le Ray.** Le transport non routier est important en Allemagne parce que ce pays a favorisé le développement du transport fluvial. Or si Mme Voynet n'avait pas bloqué le projet Rhin-Rhône, on aurait aujourd'hui moins de poids lourds sur l'axe Strasbourg-Marseille !

Au lieu de taxe, parlons plutôt de financement des projets – pourquoi pas de financement Cuvillier ? Nous n'avons pas attendu des taxes pour financer des projets dans ce pays.

Il coûte plus cher de produire à l'Ouest qu'à l'Est en raison de l'éloignement des lieux de consommation. Monsieur le ministre, comment éviter ce déséquilibre Ouest-Est ?

Enfin, les fonds destinés à l'entretien des routes nationales sont nettement insuffisants. Ce point n'a pas été abordé, alors que certaines routes françaises sont dans un très mauvais état !

**M. Thierry Benoit.** Monsieur le ministre, l'écotaxe a été adoptée à l'unanimité parce que le Parlement a acté le principe de conversion écologique en matière de fiscalité.

Le Premier ministre a annoncé la nécessité de remettre à plat la fiscalité en France. Quel lien les travaux actuels sur l'écotaxe ont-ils avec cette remise à plat de notre système fiscal ?

Les particuliers et les entreprises ont toujours manifesté, quels que soient les gouvernements, leur ras-le-bol fiscal. Au regard de la notion d'acceptabilité, le ministère a-t-il imaginé de substituer l'écotaxe à une ancienne taxe ?

Il faut expliquer, notamment aux entreprises de transport, en quoi l'instauration de l'écotaxe en France ne créera pas de distorsions de concurrence nouvelles avec nos voisins européens. Sur ce point, l'harmonisation sur le tonnage de 12 tonnes est intéressante.

Toujours au regard de cette notion d'acceptabilité, pourrions-nous acter le principe d'une écotaxe au départ quasi indolore, ou symbolique ? Surtout, pourrions-nous acter un principe simple ? Nous avons en effet découvert au fil des mois la complexité du

dispositif tel qu'il avait été envisagé initialement ; or le rôle de notre mission est également d'imaginer un dispositif plus simple.

Enfin, la logique d'itinéraire du transit international diffère entre le Nord-Pas-de-Calais, la région PACA, la région Centre et la Bretagne. La périphéricité et le caractère péninsulaire ne devraient-ils pas être davantage pris en compte ?

**M. Françoise Dubois.** Auditionné hier après-midi par la commission du développement durable, le président de France Nature Environnement, M. Bruno Genty, s'est interrogé sur le terme d'« écotaxe », à laquelle son association préférerait l'expression « taxe kilométrique poids lourds » ou « redevance poids lourds ».

Le Gouvernement comme les parlementaires ne devraient-ils pas consentir des efforts en matière de communication, qui pourraient se traduire, comme le préconise notre collègue Philippe Duron, par une campagne de sensibilisation ? Nous sommes prêts dans nos territoires, où les incompréhensions sont nombreuses, à faire œuvre de pédagogie.

**Mme Sylviane Alaux.** Au Pays basque, région très fréquentée par le transport routier, nous sommes très demandeurs de la mise en œuvre de l'écotaxe – qui devrait être dénommée redevance et que nous appelons chez nous la « pollutaxe ».

À court terme, il faudra traiter les sujets liés à l'harmonisation européenne et aux aspects juridiques, financiers et humains. Mais à moyen et long termes, il sera nécessaire de proposer de véritables alternatives, je pense au transport maritime et au fret ferroviaire. Monsieur le ministre, j'aimerais vous entendre sur cette stratégie à moyen et long termes.

**Mme Isabelle Le Callennec.** L'écotaxe a été présentée à l'opinion publique comme une incitation très forte au développement des modes alternatifs à la route. Or j'entends plutôt parler de modernisation des routes, de soutien au développement du ferroviaire passager, mais pas du fret ferroviaire. Monsieur le ministre, quelle affectation aviez-vous envisagée pour les 802 millions de recettes de l'État ? Cette somme devait-elle être fléchée uniquement vers le fret ferroviaire, qui constituait l'objectif initial ?

Cette mission s'est donné pour objectif de mesurer les impacts de la mise en œuvre – ou non – de l'écotaxe. Si le dispositif est appliqué, quels en seront les impacts en termes économiques et sociaux ?

**M. Gilles Savary.** La commission Duron a mis en perspective les investissements de l'État dans les années futures. Nous savons que des contrats de plan État-région doivent être financés. Nous savons aussi qu'une partie de l'écotaxe devait revenir aux départements qui ont en charge un réseau routier très important. Par conséquent, il me semble utile de connaître le coût du renoncement à l'écotaxe. Que devrions-nous abandonner : les grands projets, les contrats de plan, les TET ?

L'abandon de l'écotaxe pourrait aboutir à une augmentation importante de la taxation du diesel. Il faut le dire en toute transparence ! C'est une des raisons pour lesquelles les transporteurs routiers n'étaient pas hostiles à cette taxe. L'Organisation des transporteurs routiers européens (OTRE) n'a fait que saisir l'opportunité pour obtenir des adhérents vis-à-vis de la Fédération nationale des transports routiers (FNTR) – je le sais pour avoir été le seul parlementaire à leur congrès cette année. D'ailleurs, l'OTRE plaide la cause des moins de 3,5 tonnes face à la concurrence des petites camionnettes polonaises qui envahissent notre pays. Les choses sont donc plus compliquées qu'il n'y paraît.

En Europe, les grands centres sont Paris et les grands ports comme Hambourg et Rotterdam, où converge le grand trafic international. La Bretagne n'est donc pas plus éloignée

que le sud-est de la France. Par conséquent, le problème breton me semble quelque peu irrationnel.

En conclusion, je suggère de travailler avec les filières professionnelles sur la chaîne de valeur. L’application de l’écotaxe à une entreprise industrielle pour des produits transformés, qui représentera 0,3 % du coût de production, n’a rien à voir avec l’application de l’écotaxe à un transporteur de matériaux lourds non transformés pour son propre compte. Faute de régler le problème à ce niveau, nous aboutirons à un dossier mal ficelé avec toutes sortes de dérogations.

**M. François-Michel Lambert.** Le port de Marseille a surtout besoin de reconquérir son hinterland. Lyon reçoit davantage de marchandises des ports d’Anvers et de Rotterdam – 60 à 70 % – que du port de Marseille distant de 300 kilomètres. Je ne vois donc pas en quoi le projet Rhin-Rhône aurait amélioré les choses !

Il y a un gros problème de communication dans ce pays au regard de l’acceptabilité citoyenne. Le surcoût de l’écotaxe pour une salade serait – dans le pire des cas – de 0,5 centime, même pas le prix du sachet ! À l’instar de la Suisse et de l’Allemagne, qui utilisent le terme de redevance poids lourds, parlons en France de taxe à la pollution au lieu d’écotaxe !

Au surplus, la redevance poids lourds en Suisse s’inscrit dans le cadre d’un plan global, qui a permis en dix ans la modernisation du parc poids lourds, l’augmentation du chargement des camions grâce aux autorisations de circulation qui sont passées de 28 tonnes à 40 tonnes, et la mise en place de schémas logistiques.

La loi votée au printemps prévoit, grâce à un amendement très important de notre collègue Gilles Savary, le schéma directeur national logistique. N’est-il pas nécessaire de replacer cette taxe poids lourd dans le cadre d’une stratégie globale des transports, d’aménagement du territoire et de développement économique, afin de promouvoir une économie ancrée dans les territoires et respectueuse des ressources ?

L’Assemblée a adopté – sans les voix du groupe écologiste – l’exonération des poids lourds des services publics. Je ne pense pas que ce soit le meilleur des signaux envoyés à la population et aux acteurs du secteur privé.

Enfin, ne faut-il pas lever tous les doutes sur le contrat passé avec Ecomouv’ – dont les clauses sont de nature à plomber les finances de l’État – en saisissant la Cour des comptes ?

**M. le président et rapporteur Jean-Paul Chanteguet.** Le Sénat a mis en place une commission d’enquête sur les modalités du montage juridique et financier du contrat retenu pour la mise en œuvre de l’écotaxe.

Pour la Mission d’information dont j’ai la responsabilité, l’objectif est de sortir des difficultés par le haut. Vous avez, les uns et les autres, attiré l’attention du ministre sur ces difficultés, mais aussi formulé des propositions. Le chemin de crête est étroit. Nous connaissons l’objectif, auquel je suis moi-même très attaché. Nous cheminerons rapidement, sans nous détourner de l’essentiel.

**M. le ministre.** En tant que ministre de la République, ma mission est d’assurer la continuité de l’engagement de l’État en défendant un dispositif dont le Parlement s’est saisi à plusieurs reprises. La responsabilité de chacun est donc engagée. À nous de faire en sorte que ce dispositif soit une réussite.

Notre objectif est de promouvoir, grâce à l'écotaxe, une politique des infrastructures de transport cohérente et complémentaire entre les différents types d'infrastructures – fluvial, routier, ferroviaire –, pour disposer d'un réseau efficace, sécurisé, créateur de croissance et d'emplois.

Monsieur Ferrand, les contraintes juridiques sont celles de la directive européenne « Eurovignette ». Nous ne pourrons construire un dispositif que dans le cadre de cette directive, tant en ce qui concerne les exonérations que les tonnages et les critères de proximité. Les contraintes contractuelles sont celles du contrat signé avec Ecomouv', sauf à considérer que l'État indemnise cette entreprise – en faisant peser 40 euros par foyer fiscal – pour cause de résiliation du contrat.

S'agissant du principe de l'utilisateur-payeur, je remercie ceux d'entre vous qui sont prêts à faire œuvre de pédagogie. Au demeurant, en discutant avec les gens, y compris les transporteurs, on se rend compte que l'acceptabilité est bien supérieure à ce que l'on pensait. Le dispositif protégera les entreprises dans la mesure où la répercussion portera sur le consommateur, ainsi que sur le donneur d'ordre.

Monsieur Giraud, le choix a été fait, par décret de 2011, de retirer du réseau national certains axes sur le critère de faible trafic – moins de 800 poids lourds par jour. Pour les routes départementales, une concertation a été menée avec les conseils généraux. Toutes les routes nationales peuvent être taxées, et la taxation est obligatoire pour celles incluses dans le RTE-T (réseau transeuropéen de transport). La route nationale 85 fait partie du réseau RTE-T et sera donc taxée.

À cet égard, les observatoires sont indispensables car des éléments pertinents auparavant ne le sont plus nécessairement aujourd'hui. Au surplus, le dispositif sera difficile à mettre en place d'un point de vue technologique, mais aussi au regard de la révolution des modes de financement. J'ajoute que le décret du 6 mai 2012 était d'une complexité son nom – aucune PME de transport n'aurait pu établir une facturation à l'unité ! C'est pourquoi j'ai voulu le simplifier.

Monsieur Le Fur, le taux de 10 % est une moyenne et concerne l'ensemble de la chaîne du transport.

La majoration forfaitaire est plus sécurisante et fiable que tout autre dispositif, notamment le régime réel. Le dispositif sera donc efficace, et il n'y aura globalement aucun enrichissement sans cause, faute de quoi le dispositif aurait été censuré par le Conseil constitutionnel. Le taux régional et le taux interrégional aboutiront à une moyenne de facturation.

Monsieur Thévenoud, le loyer a été négocié à hauteur de 230 millions d'euros HT, soit 270 millions d'euros TTC. Il sera opposable au moment où Ecomouv' sera en situation de démontrer le caractère技iquement achevé du dispositif, c'est-à-dire vraisemblablement fin décembre. Nous allons discuter avec l'entreprise : il y a des dispositions contractuelles de pénalités ou d'absence de pénalités, tout cela est à négocier. Les pénalités de retard sont de l'ordre de 8 millions par mois. Certains retards sont dus à Ecomouv, la suspension de la taxe est le fait de l'État : il conviendra de mettre en place des voies de conciliation. Au titre du loyer, l'État doit normalement payer chaque mois 19 millions d'euros HT, soit 23 millions d'euros TTC, mais nous essaierons de réduire ces montants.

Monsieur Duron, l'acceptabilité est très importante – si ce n'était pas l'utilisateur-payeur, c'est le contribuable qui devrait payer. En outre, si l'écotaxe avait été mise en place entre 2009 et 2012, nous aurions pu bénéficier de dispositifs européens d'aide à la modernisation du matériel roulant. Les Allemands ont bénéficié de telles aides au titre du

passage à l'Euro VI. En ce qui nous concerne, la date butoir est le 31 décembre 2013. Cela n'exclut pas des mesures d'accompagnement : il nous faudra regarder ce qui est susceptible d'être accepté par la Commission européenne – je pense notamment aux primes à la casse.

Monsieur Savary, peut-être faut-il réviser le tonnage concerné. Néanmoins, une de mes priorités dans les prochains mois sera la lutte contre la concurrence déloyale des véhicules utilitaires légers (VUL) qui traversent notre pays en convois sans contrôle et avec des personnels souvent exploités et payés à vil prix. Il est essentiel de ne pas conforter cette concurrence.

Madame Huillier, la loi prévoit des dispositifs permettant d'étendre les prérogatives des contrôleurs routiers. Auparavant, les contrôleurs n'avaient pas le droit d'entrer dans les cabines des camions ! J'en profite pour saluer cette profession qui souffre d'un manque de reconnaissance – mais j'ai apporté aux intéressés des assurances sur l'évolution de leur statut. Dans un souci de simplification des contrôles, une circulaire portera sur les modalités de contrôle de tous les services de l'État – police, gendarmerie, douanes –, à laquelle s'ajoutera le plan de lutte contre la concurrence déloyale.

Le contrôle automatique des portiques sera très efficace. Il constituera aussi une sécurité pour les transporteurs en leur permettant de prouver la réalité des déplacements.

Monsieur Straumann, l'expérimentation alsacienne a été suspendue car la loi est intervenue par la suite. Je sais que plusieurs régions réclament l'application de l'écotaxe. L'expérimentation est une piste intéressante pour re-crédibiliser le dispositif, car les entreprises de transport devront pouvoir s'inscrire le jour venu et se doter des boîtiers nécessaires. L'harmonisation technique est une réalité, puisque les boîtiers sont compatibles avec les systèmes de télépéage européens.

Monsieur Boudié, le ministre du budget, Bernard Cazeneuve, complétera mon propos. Des dispositions ont été prises pour 2013 et 2014, mais la compensation ne pourra pas être éternelle. De la qualité de vos travaux dépendra la possibilité de mettre en place rapidement le dispositif amélioré.

Monsieur Heinrich, la taxe à l'essieu a été alignée sur les minima communautaires de taxation des poids lourds. Elle ne peut pas être supprimée.

La charge administrative du dispositif écotaxe est de 0,3 %. Les sociétés de télépéage ont mis en place des dispositifs d'accompagnement – rabais de 10 % pour les abonnés.

Monsieur Pancher, le Conseil constitutionnel est évidemment attentif au problème que vous avez soulevé. Une des pistes de travail pour le transport en compte propre est la sécurisation de la répercussion. Il nous faut réfléchir au caractère opposable du dispositif.

Les exonérations en fonction du kilométrage sont interdites par la directive européenne, exceptées pour les flottes affectées. De plus, elles seraient extrêmement difficiles voire impossible à contrôler.

Madame Sas, je vous remercie de vos encouragements. La compensation financière sera de 800 millions en 2014 et de 950 millions d'euros en 2015. L'écotaxe est en effet appelée à évoluer.

La suspension du dispositif à des conséquences sur les emplois de la société Ecomouv'. Nous en avons appelé à la responsabilité de celle-ci, mais la situation économique est à prendre en compte.

Monsieur Breton, un arrêté interviendra pour abroger celui fixant la date d'entrée en vigueur au 1er janvier.

Monsieur Le Ray, l'objectif est de faire aboutir des projets qui ont du sens avec des moyens affectés. C'est tout l'intérêt de l'écotaxe. L'AFITF se déterminera sous le contrôle du Parlement, qui doit être au cœur des stratégies d'aménagement du territoire. Je précise que les autoroutes ferroviaires ont été relancées.

Madame Beaubatie, quand la grande distribution est solidaire des producteurs en prenant comme prétexte l'écotaxe, elle peut démontrer sa volonté d'agir elle-même...

Monsieur Benoit, c'est votre mission d'information qui « a la main ». Mon ministère vous livrera toutes les informations nécessaires.

Les réseaux courts seront privilégiés par rapport aux réseaux longs. Une infime partie du réseau local sera taxée – les chemins communaux, qui constituent le cœur du trafic de proximité, ne seront pas soumis à l'écotaxe.

Monsieur Lurton, il faudra s'assurer d'une mise en place égalitaire du dispositif entre le transport de transit et le transport national.

S'agissant des autoroutes payantes, il ne pourra pas y avoir de centimes additionnels au prix du péage. Une directive précise que l'on ne peut pas aller au-delà du coût réel de l'utilisation de l'infrastructure.

Il conviendra d'observer le report modal vers les autoroutes. Je précise que ce gouvernement a augmenté de 50 % la redevance domaniale sur les sociétés autoroutières.

Madame Dubois, la pédagogie permettra d'obtenir l'adhésion de nos concitoyens.

Madame Alaux, les alternatives à la route s'inscrivent dans le cadre de notre politique de transport. Elles concernent les ports, l'hinterland, les nœuds ferroviaires, les désenclavements, les autoroutes ferroviaires, le fluvial, etc. C'est tout l'intérêt de la proposition des centimes additionnels régionaux.

Mme Le Callennec, 60 % du budget de l'AFITF concerne les modes alternatifs de transport à la route.

Je rappelle qu'un exercice – soit 500 millions d'euros – des programmes de modernisation des itinéraires routiers (PDMI) n'a pas été honoré. Or 20 % du réseau routier est très dégradé. C'est dire l'importance de la modernisation de notre réseau, en particulier au regard des conditions de sécurité.

**M. Marc Le Fur.** Quand des réponses précises nous seront-elles apportées ?

**M. le président et rapporteur Jean-Paul Chanteguet.** Je propose, monsieur le ministre, que vos services nous apportent ultérieurement des précisions aux nombreuses questions qui ont été posées.

Merci, monsieur le ministre, pour cette audition.

### **Membres présents ou excusés**

#### **Mission d'information sur l'Ecotaxe poids lourds**

Réunion du mercredi 11 décembre 2013 à 11 h 30

*Présents.* - Mme Sylviane Alaux, Mme Catherine Beaubatie, M. Thierry Benoit, M. Philippe Bies, M. Florent Boudié, M. Xavier Breton, M. Patrice Carvalho, M. Jean-Paul Chanteguet, Mme Françoise Dubois, M. Philippe Duron, M. Richard Ferrand, M. Claude de Ganay, M. Joël Giraud, M. Jean Grellier, M. Michel Heinrich, Mme Joëlle Huillier, M. Jacques Krabal, M. François-Michel Lambert, Mme Isabelle Le Callennec, M. Marc Le Fur, M. Philippe Le Ray, M. Gilles Lurton, M. Bertrand Pancher, M. Hervé Pellois, Mme Eva Sas, M. Gilles Savary, M. Jean-Marie Sermier, M. Éric Straumann, M. Thomas Thévenoud, M. Fabrice Verdier

*Assistait également à la réunion.* - Mme Annick Le Loch