

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

X I V ^e L É G I S L A T U R E

Compte rendu

Mission d'information sur l'écotaxe poids lourds

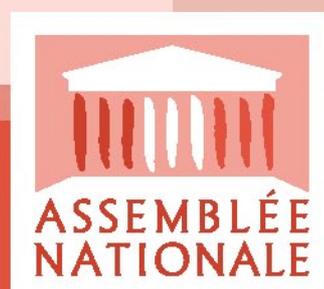
– Audition, ouverte à la presse, de M. Jean-Claude Girot, président du groupe de travail « véhicules industriels et véhicules utilitaires » du Comité stratégique de la filière automobile, représentant le Comité des constructeurs français d'automobiles (CCFA), de M. Jean Pierre Robinet et Mme Sandrine Marcot (Fédération française de la carrosserie), de MM. Jacques Bruneel et Emmanuel Puvis de Chavanne (Conseil national des professions de l'automobile) et de M. Thierry Archambault (Chambre syndicale internationale de l'automobile et du motorcycle) 2

Mercredi
5 février 2014
Séance de 17 heures 30

Compte rendu n° 13

SESSION ORDINAIRE DE 2013-2014

Présidence
M. Jean-Paul
Chanteguet,
Président



M. le président et rapporteur Jean-Paul Chanteguet. Nous accueillons, ce soir, les représentants du groupe de travail « véhicules industriels et véhicules utilitaires » du Comité stratégique de la filière automobile mis en place par les États généraux de l'industrie. La mission a répondu favorablement à leur demande d'audition.

Nous vous remercions d'avoir constitué une délégation composée à la fois de constructeurs, de professionnels de la carrosserie, d'importateurs, de vendeurs et de ceux qui assurent l'après-vente de camions. Au total, en « amont » du secteur du poids lourds, vos activités représentent en France plus de 160 000 emplois.

En dépit d'une reprise de l'activité au dernier trimestre 2013, les perspectives de vente de poids lourds neufs demeurent incertaines malgré un vieillissement du parc dont l'âge moyen est passé de 5,1 ans en 2009 à 6,7 ans en 2013. L'écotaxe doit favoriser l'émergence des véhicules les plus performants qui relèvent de la norme Euro 6. Nous serons d'autant plus attentifs à vos propositions qu'il semble que notre pays serait effectivement en retard dans ce domaine. Vous allez sans doute nous expliquer pourquoi et vous pouvez aussi nous suggérer des pistes qui permettraient de redresser la situation. L'instauration progressive d'une fiscalité écologique n'est pas *a priori* contradictoire avec des préoccupations d'efficacité et de compétitivité sectorielles. Bien au contraire.

M. Jean-Claude Girot, président du groupe de travail « véhicules industriels et véhicules utilitaires » du Comité stratégique de la filière automobile, représentant le Comité des constructeurs français d'automobiles (CCFA). Monsieur le président, mesdames et messieurs les députés, je vous remercie de nous avoir invités à nous exprimer dans le cadre de votre mission.

La filière « camion » représente 800 000 emplois en France qui se répartissent pour moitié entre l'aval de la filière – le transport routier de marchandises – et l'amont – les industriels et les commerçants, dont 164 000 dans la construction, la vente, la réparation et la location de véhicules industriels, de carrosseries et de semi-remorques. Des constructeurs français et étrangers produisent des camions, des cars et des bus en France, par exemple *Renault Trucks* à Blainville et Bourg-en-Bresse, mais aussi à Lyon ou Limoges ; *Iveco Bus* à Annonay ; *Heuliez Bus* à Rorthais ; *Scania* à Angers et *Mercedes* à Ligny-en-Barois. Des carrossiers constructeurs fabriquent des remorques, des semi-remorques et des carrosseries de véhicules « *made in France* », tels *Chéreau* à Avranches, *Lamberet* à Bourg-en-Bresse, *Gruau* à Laval, *Magyar* à Dijon, *Benalu* à Liévin, *Frappa* à Davezieux. Cette énumération atteste l'ancrage territorial de l'activité. Des groupes de distribution et réparation, 1 500 professionnels de la maintenance, offrent en tout point du territoire une assistance continue à un parc de 800 000 véhicules. Vous l'aurez compris, la filière camion ne se résume donc pas au transport routier.

Fort de ce constat, un groupe de travail poids lourds rattaché au Comité stratégique de la filière automobile (CSFA) s'est constitué depuis deux ans. Ce groupe est directement relié au ministère du redressement productif, puisque le ministre préside lui-même le CSFA. Il associe toutes les composantes de la filière poids lourds. C'est à ce titre que m'entourent aujourd'hui Thierry Archambault, président délégué de la Chambre syndicale internationale de l'automobile et du motorcycle (CSIAM), organisation représentative entre autres des filiales françaises des constructeurs étrangers de poids lourds ; Jean-Pierre Robinet, mon prédécesseur à la tête de notre groupe de travail, en sa qualité de vice-président de la Fédération française de la carrosserie (FFC), seule organisation représentative des carrossiers

constructeurs ; Jacques Bruneel, président du Conseil national des professions de l'automobile – branche « véhicules industriels » (CNPA-VI), organisation représentative des professionnels de la vente et de la maintenance de poids lourds. Je suis pour ma part représentant du Comité des constructeurs français d'automobiles (CCFA), dont est membre le constructeur de camion national, *Renault Trucks*, dont je suis le directeur des affaires publiques.

L'écotaxe, je l'appelle ainsi par facilité de langage, aura, quoi qu'il advienne, un impact très fort sur le marché du véhicule industriel, donc sur ses métiers et ses emplois. Or, si le marché est resté à peu près stable en 2013 avec 43 000 unités vendues, le marché risque d'être particulièrement médiocre cette année, les perspectives se situant dans une fourchette comprise entre 38 000 et 41 000 immatriculations. On s'approche dangereusement des niveaux historiquement bas que nous avons connus lors des crises de 1993 et 2009. Avant la crise, en 2008, 58 000 camions avaient été immatriculés. Les deux années suivantes, le chiffre était tombé à 37 000, puis à 34 000. En toute hypothèse, le marché du poids lourd souffrira du contexte économique, mais également des incertitudes réglementaires.

En effet, la courbe des prises de commandes de véhicules industriels au cours de l'année 2013 révèle un marché atone jusqu'à la parution de la tarification de la taxe poids lourds, puis le rythme des commandes s'est accru, les acheteurs privilégiant les véhicules Euro 5 au détriment des Euro 6, obligatoires à partir du 1^{er} janvier 2014. Ils ont considéré que le surcoût de 10 % de nouveaux véhicules ne serait pas compensé par l'abattement de la tarification de taxe poids lourds. Cette incertitude faisait déjà suite aux longs attermoissements, qui ont duré vingt-quatre mois environ, au sujet du nombre d'essieux, 5 ou 6, pour les 44 tonnes.

C'est pourquoi nous plaidons depuis plusieurs années pour une réglementation et une fiscalité stables, lisibles et prévisibles. C'est tout l'inverse qui s'est produit pour l'écotaxe : une gestion erratique, des tarifs publiés quatre mois avant une échéance qui a été reportée plusieurs fois avant la décision de suspendre. Or, pour planifier son investissement – le camion est un véritable outil industriel dont le prix moyen tourne autour de 100 000 euros hors taxe –, un transporteur doit avoir de la visibilité sur plusieurs années. Les temps politiques et économiques doivent s'accorder. L'aptitude d'une entreprise à investir dépendra de celle des pouvoirs publics à stabiliser et simplifier son cadre réglementaire. « *Il ne peut pas y avoir d'investissements si le cadre n'est pas clair, si les règles changent* » déclarait d'ailleurs le Président de la République lors de sa conférence de presse du 14 janvier dernier.

Nous plaidons également depuis un an pour l'instauration d'un dispositif « écotaxe » simple au plan technique comme au plan administratif. Là encore, un système extraordinairement complexe a été mis en place. Par exemple, il était prévu d'assujettir les véhicules circulant dans le cadre de leurs essais pour réparation. Non seulement ce principe est absurde mais, en plus, il coûte plus cher qu'il ne rapporte à l'État. Il en est de même pour les véhicules en essai après carrossage et avant livraison et immatriculation. Il faut tout de même savoir que le démontage-remontage d'un boîtier nécessite 1 heure 30 de main-d'œuvre alors que les essais routiers durent en moyenne 20 minutes et que 10 kilomètres seulement sont parcourus. Autre incongruité : dans le projet écotaxe, les véhicules d'occasion sur parc en attente d'acquéreur, bien que ne circulant pas, devaient aussi être équipés ! Il existe bien d'autres exemples de blocages techniques au sujet desquels nous n'avons reçu aucune réponse, Ecomouv' et l'administration se renvoyant la balle depuis un an.

Comment les entreprises auraient-elles pu se préparer en l'absence de réponses techniques à seulement deux mois de la mise en place de l'écotaxe ? Comment intégrer des

procédures aussi inutiles que complexes à nos activités ? Comment concilier ces freins administratifs avec la compétitivité de nos entreprises ? On est encore très loin du choc de simplification !

Enfin, nous plaçons depuis un an pour une égalité de traitement des professionnels devant l'écotaxe qui tienne compte de leur capacité à reporter le trafic sur d'autres modes. À titre d'exemple, les collecteurs de déchets n'ont, pas plus que les collecteurs de lait, la possibilité de se tourner vers le ferroviaire ou le fluvial.

Tirons les enseignements de l'échec du déploiement de l'écotaxe !

Le premier impératif est de faire contribuer les poids lourds immatriculés à l'étranger, qui représentent 25 % des poids lourds circulant sur le territoire et 32 % du kilométrage parcouru. Le potentiel de contribution est donc considérable, mais pour eux, le boîtier n'était pas obligatoire. Dès lors, comment contrôler ? Une telle taxe permettrait de réduire l'écart de compétitivité avec les autres États de l'Union Européenne dans lesquels un système similaire est déjà en vigueur.

Le deuxième impératif est de prendre en compte le fait que, sur les trajets de courte et moyenne distance, il n'existe pas d'alternative au transport routier, lequel représente encore 85 % du fret. La taxe ne fait donc qu'alourdir les charges des entreprises et n'a aucun impact sur le choix modal. Il ne faut pas dégrader encore plus la compétitivité du pavillon national.

Enfin, il est nécessaire de financer les infrastructures selon des modalités adaptées aux réalités et aux besoins économiques. Le mode routier réalise 87 % des tonnes-kilomètres contre 11 % pour le rail et 2,6 % pour la voie d'eau. Les contraintes physiques ne permettent pas toujours d'utiliser des modes alternatifs à la route, notamment à cause des ruptures de charge. Il est donc important d'affecter une partie des ressources aux infrastructures routières, dont l'état se dégrade, et de ne pas faire payer à leurs seuls usagers des modes de transport alternatifs qui ne sont pas toujours possibles ni économiquement viables.

Il découle de ces trois points la nécessité de mieux redistribuer le produit de la taxe à ceux qui y contribuent afin d'enclencher un cercle vertueux pour le transport de marchandises, mais aussi d'épargner le transport sur les petites distances au risque, sinon, de nuire à la compétitivité générale.

De la même manière que la taxe à l'essieu est affectée à l'entretien des routes, une partie de l'écotaxe « nouvelle mouture et nouveau nom » pourrait être affectée à la modernisation du parc.

À de multiples reprises, nous avons fait cette proposition au ministre des transports, qui l'a écartée en 2013, mais l'a paradoxalement envisagée lors de sa récente audition devant votre mission, en parlant pour la première fois, s'agissant du camion, de « prime à la casse ». Nous n'en voulons pas. En effet, un tel dispositif en vigueur dans l'automobile n'est pas transposable au camion. En fin d'utilisation, un poids lourd, qu'il soit revendu tel quel ou en pièces détachées, a encore une valeur marchande pouvant atteindre 15 000 euros si bien que sa mise à la casse représenterait une destruction de valeur pour l'entreprise à moins que la prime n'atteigne environ 25 000 euros, ce qui est inenvisageable. Aussi soutenons-nous plutôt un soutien à l'investissement pour inciter à l'achat de véhicules récents, plus propres, sous la forme d'une prime à la modernisation du parc telle qu'elle a été mise en place aux Pays-Bas, en Italie, et en Allemagne.

L'Allemagne avait ainsi accordé il y a quelques années une subvention de 100 millions d'euros par an aux transporteurs pour l'achat de véhicules Euro 5, une mesure financée par les recettes de péage dans le cadre de la *LKW Maut (Lastkraftwagen Maut)*, l'écotaxe allemande. Plus récemment, le gouvernement fédéral allemand a mis en place un programme d'aide pour l'achat de camions neufs Euro 6. La banque d'État *KfW* était chargée de la coordination de ce programme visant les véhicules de plus de 12 tonnes qui bénéficiaient d'une prime unitaire dont le montant variait entre 3 850 euros et 6 050 euros selon la taille de l'entreprise.

Comme je vous le disais, l'exemple allemand intéresse désormais la France.

L'avis publié par le sénateur écologiste Ronan Dantec au nom de la commission du développement durable sur le projet de loi de finances 2014 concernant l'écologie, le développement et la mobilité durables fait référence au programme allemand d'aide à l'Euro 5. Lors des réunions de la mission d'évaluation de l'écotaxe, les 4 et 11 décembre 2013 à l'Assemblée nationale, M. Philippe Duron, président de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF), et M. Frédéric Cuvillier, ministre des transports, ont envisagé de faciliter l'achat de véhicules moins polluants. Effectivement, l'exemple allemand de soutien aux véhicules de dernière génération mérite d'être étudié dans la mesure où la seule modulation des tarifs de l'écotaxe ne suffit pas à inciter à l'achat des véhicules Euro 6 à cause de leur surcoût de 10 %. Ils sont certes obligatoires depuis le 1^{er} janvier, mais rien n'oblige à acheter des camions surtout dans une conjoncture morose. J'ai rencontré des clients qui m'ont annoncé une année blanche en 2014, et même en 2015. Pour nous, les constructeurs, c'est catastrophique ! Le retour sur l'investissement engagé par les constructeurs dans la norme Euro 6 en sera donc retardé et des effets sur l'emploi en France sont à craindre. Un soutien complémentaire est donc nécessaire.

Le gain écologique d'un soutien à l'Euro 6 serait très significatif compte tenu des réductions considérables des émissions polluantes qu'il obtient. Un véhicule Euro 6 pollue 95 fois moins qu'un véhicule produit dans les années 1990, et émet 80 % d'oxyde d'azote et 50 % de particules de moins qu'un Euro 5. Autrement dit, un camion Euro 6 pollue 13 fois moins qu'un camion Euro 3. C'est pourquoi dans les grandes villes, les véhicules Euro 6 constituent d'ores et déjà une réponse opérationnelle aux problématiques de qualité de l'air. Un aparté technique : désormais, les moteurs sont testés en atmosphère stérile. Nous sommes donc très loin des camions « fumants » qu'on voit encore parfois sur les routes, notamment ceux de certains artisans qui n'ont pas les moyens d'en changer.

Le parc de poids lourds vieillit : l'âge moyen du parc est passé de 5,1 ans en 2009 à 6,7 ans en 2013. Selon le Groupement interprofessionnel de l'automobile (GIPA), au 1er janvier 2013, le parc était encore composé à 53 % de véhicules Euro 2 et Euro 3. La modernisation du parc est donc vraiment nécessaire.

Le gain économique d'un soutien à l'Euro 6 serait également important : en suivant cette direction, la France prendrait l'exemple de l'Allemagne qui soutient sa production industrielle de poids lourds, la technologie et les emplois qui lui sont liés.

L'acceptabilité de cette taxe serait renforcée, car le contributeur aurait un retour direct du paiement de la taxe à laquelle il est assujéti. Aujourd'hui, les utilisateurs de poids lourds paient déjà une taxe à l'essieu affectée à l'entretien des routes. Sans le bénéfice d'aucune aide, les transporteurs percevront un nouvel effort pour financer les infrastructures

comme une double peine. Ils ont du mal à admettre qu'ils vont devoir payer pour favoriser des modes de transport concurrents, mieux lotis.

D'autres solutions sont envisageables comme l'incitation à l'achat de camions hybrides, électriques ou au gaz (GNV) pour les mobilités urbaines. La modernisation du parc de camions en France pourrait s'inspirer de la modernisation du parc de cars et bus en Ile-de-France, dont le syndicat des transports (STIF) a décidé d'y affecter 100 millions d'investissements supplémentaires en 2014 et 2015.

Quelles que soient nos réflexions sur le devenir de la taxe poids lourds, arrêtons d'opposer le rail et la route. Ils ne sont pas concurrents mais complémentaires. S'il est compétitif, le rail est particulièrement bien adapté pour acheminer des marchandises à faible valeur ajoutée sur de longues distances. La route concerne bien davantage les petites et moyennes distances et la logistique du dernier kilomètre. Elle a au cours des dernières années accompli des efforts considérables en matière de consommation d'énergie par tonne transportée, donc d'émissions de polluants et de CO₂. En l'absence d'une véritable alternative au transport routier, la taxation de la route est seulement répressive et non incitative. Le transporteur est devenu logisticien : il arbitre en permanence entre le coût, le délai et le service.

La filière poids lourds traverse une grave crise liée à la santé financière des acteurs du transport mais également à l'incertitude générée par le report de l'écotaxe. Cette crise entraîne d'ores et déjà du chômage technique dans l'ensemble de la filière et des plans de restructuration dans la distribution. Les clients se sont dépêchés d'acheter des Euro 5, plutôt que des Euro 6, au détriment de l'environnement et de l'activité de nos usines.

Il est aujourd'hui urgent de clarifier un flou réglementaire insoutenable pour les entreprises de la filière poids lourds dans un contexte économique déjà difficile. Les défaillances ont été nombreuses chez les petits transporteurs l'année dernière, et chez *Mory Ducros*, 5 000 emplois sont menacés. Les clients ne savent pas s'ils doivent investir, les industriels ne savent pas s'ils doivent produire. L'incertitude réglementaire bloque le marché et menace bon nombre d'emplois. Mesdames, messieurs les parlementaires, nous comptons donc sur votre concours pour débloquent rapidement la situation et la simplifier. C'est l'avenir de notre filière qui est en jeu et, si nos propositions devaient trouver un écho auprès de vous, il sera indispensable de nous associer à leur déploiement. Nous sommes tous à votre disposition pour approfondir les sujets autant que vous le souhaitez.

M. Jean-Paul Chanteguet, président et rapporteur. Nous avons intégré dans notre réflexion un plan de modernisation inspiré des expériences menées en Allemagne et aux Pays-Bas, et la répartition de notre flotte de camions selon les différentes normes Euro. En effet, ce n'est pas le changement de norme au 1^{er} janvier qui incitera les transporteurs à acheter de nouveaux véhicules. L'Allemagne a mis en place des primes allant de 3 850 euros à quelque 6 000 euros, en fonction de la taille des entreprises. Avez-vous estimé le budget qu'il faudrait mobiliser en France ?

M. Thierry Archambault, président délégué de la Chambre syndicale internationale de l'automobile et du motocycle (CSIAM). Comme nous avons raisonné en pourcentage du prix du véhicule et comme Euro 6 représente un surcoût de l'ordre de 10 % du prix du véhicule, vous avez une idée de ce qu'il faudrait pour que les nouveaux produits deviennent abordables dans le contexte économique actuel.

M. Jean-Claude Girod. Il faudrait 250 millions.

M. Jean-Paul Chanteguet, président et rapporteur. Sachant qu'un camion vaut en moyenne 100 000 euros et qu'Euro 6 représente un surcoût de 10 %, il faudrait donc une aide de 10 000 euros. En Allemagne, 250 millions d'euros approximativement ont été mobilisés et, entre 2005 – date d'entrée en vigueur de la taxe allemande – et 2012, la flotte allemande s'est profondément modernisée. La catégorie Euro 1, qui constituait un tiers du parc en 2005 avait quasiment disparu en 2012 et la catégorie Euro 5, apparue en 2005, compose désormais plus de 60 % de la flotte. Quant à la norme Euro 6, sa part atteignait environ 10 % en 2012. Avoir des véhicules moins polluants est bien l'un des objectifs visés, indépendamment de l'impact bénéfique en termes d'activité et d'emploi.

M. Thierry Archambault. Un moteur Euro 6 ne pollue pratiquement pas : il n'émet quasiment plus aucune particule ni aucun monoxyde d'azote. Et c'est la raison pour laquelle ces moteurs sont testés en chambre stérile.

M. Jacques Bruneel, président du Conseil national des professions de l'automobile – branche véhicules industriels. D'après nos calculs, l'aide en Allemagne a concerné 86 000 véhicules pour un total de 196 millions. Dans les études que vous ferez, veillez à prendre en compte le surplus de TVA sur le surcoût de 10 % qui amortira un peu l'aide accordée en amont.

M. Jean-Paul Chanteguet, président et rapporteur. Faut-il inciter à l'acquisition de véhicules hybrides, GNV ou entièrement électriques ? Quel est le parc aujourd'hui ?

M. Jean-Claude Girod. Le parc est très limité et c'est le vice-président de l'AVERE-*France mobilité électrique*, l'association pour la réalisation d'engins et véhicules électriques, qui œuvre à la promotion des véhicules électriques et hybrides en France, qui vous le dit. Par exemple, on commercialise un petit véhicule de 3,5 tonnes, entièrement électrique, mais il coûte trois fois plus cher qu'un diesel. Les grandes sociétés de la distribution qui achètent un ou deux véhicules hybrides s'en servent comme élément de communication, mais ce parc ne représente nullement le gros du marché. La Ville de Paris a annoncé que les livraisons seraient assurées à 50 % par des véhicules non diesel en 2017, mais qui va payer ? Les transporteurs sont, comme tout le monde, convaincus qu'il faut réduire la pollution, mais ils sont attentifs avant tout à leur compte d'exploitation qui conditionne la survie de leur entreprise. On peut s'interroger sur l'opportunité d'acheter un véhicule deux à trois fois plus cher qu'un véhicule diesel alors même que celui-ci ne pollue quasiment plus. Certes, on fabrique et on commercialise des véhicules électriques, mais ce n'est pas demain, ni en 2017, ni même en 2020 – date retenue par la Ville de Paris pour atteindre 100 % des véhicules de livraison « non diesel » dans Paris, qu'il en sera ainsi. On va tuer le commerce parce que je ne vois pas comment les transporteurs, dans la situation économique actuelle, pourraient acheter des véhicules deux à trois fois plus cher, à moins de les aider.

M. Hervé Pellois. Pourrait-on comparer la composition respective des flottes française, sans aide, et allemande, avec aide ?

M. Jean-Pierre Robinet, vice-président de la Fédération française de la carrosserie (FFC). Il n'y a pas de camion Euro 6 en France.

M. Jean-Pierre Gorges. Je suis surpris de rencontrer autant de professions qui ont hâte que l'écotaxe soit en place. En 2006, quand tout le monde était d'accord pour agir, c'était

bien le camion qui était visé non seulement à cause de la pollution – et certes, dans ce domaine, les progrès ont été considérables –, mais aussi de l'usure des infrastructures. Le passage d'un 38 tonnes équivaut à celui de 1 200 000 véhicules légers. Voilà l'enjeu ! C'est en vertu du principe utilisateur payeur que l'écotaxe a été conçue. Même dans l'hypothèse où les poids lourds ne pollueraient plus du tout, resterait la question du financement des infrastructures. L'idée de départ était de permettre une transition vers d'autres modes de transport – le rail ou l'eau – ou de rapprocher les entreprises des lieux de transformation. Sur ce point, je suis d'accord avec Europe Écologie-Les Verts.

Vous vous focalisez sur la pollution, je comprends votre point de vue de fabricants, mais il faut aussi s'interroger sur la cohabitation des poids lourds avec les autres véhicules. Je suis maire de Chartres qui est traversée par la Nationale 154. Elle est défoncée régulièrement et, dessous, les canalisations cèdent. Ce sont autant de coûts indirects qu'on peut à la rigueur supporter quand il s'agit de camions français, mais beaucoup plus difficilement quand ce sont des camions étrangers.

Un des premiers objectifs de l'écotaxe était le report modal : réduire la proportion de la route – 85 % – dans le fret et favoriser la circulation sur les autoroutes plutôt que le transit. Incidemment, le mode de concession des autoroutes pose problème puisqu'il nous empêche de collecter la dîme au profit des autres infrastructures. Il faut bien sûr continuer à investir puisque les camions ne vont pas disparaître du jour au lendemain mais la pollution n'est qu'une partie du problème.

On en arrive à un système routier à deux vitesses : le premier s'autofinance – les autoroutes – tandis que, dans le second, les utilisateurs paient pour toutes les infrastructures, quelles qu'elles soient. N'y a-t-il pas contradiction ? Je suis d'accord avec l'idée d'un grand plan qui favorise les technologies nouvelles, mais comment évaluer les externalités négatives des poids lourds, comme l'usure ou les accidents ? Il faut intégrer tous les coûts provenant de la cohabitation des camions et des voitures sur les routes qui impose des ronds-points, ou des deux fois deux voies.

M. Jean-Claude Girot. C'est un problème d'aménagement du territoire et vous conviendrez que nous ne sommes pas compétents.

Mais nous sommes bien conscients que nos camions usent les routes, mais pas plus que ceux des étrangers qui ne paient rien, si bien que le contribuable français paie pour l'entretien d'infrastructures empruntées par d'autres.

L'introduction de l'écotaxe pourrait en effet causer un report du trafic vers les autoroutes, mais leur privatisation relève d'un choix politique.

Enfin s'agissant des accidents, ceux qui impliquent les poids lourds sont très peu nombreux et en diminution constante, même s'ils sont spectaculaires et peuvent être graves. Au kilomètre parcouru et à la tonne transportée, la proportion des accidents n'a rien à voir avec celle pour les voitures.

M. Thierry Archambault. La part des poids lourds dans les accidents est la moitié de la place qu'ils occupent dans la circulation. Les chauffeurs de poids lourds conduisent remarquablement bien.

M. Jacques Bruneel. Tous les constructeurs ont profité de l'Euro 6 pour améliorer les aides à la conduite : système anti-endormissement, respect des distances de sécurité etc...

Personne ici ne dit qu'il faut supprimer une contribution destinée à entretenir les infrastructures, mais il faut la rendre plus acceptable aux yeux des transporteurs. C'est pourquoi nous proposons d'inciter les utilisateurs au travers d'une progressivité accrue de l'écotaxe selon les normes car les 2 000 euros d'économie que réalise l'exploitant d'un camion Euro 6 par rapport à celui d'un camion Euro 4 sont insuffisants pour être incitatifs. La frustration vient aussi de ce que les contributeurs ne voient aucun retour alors qu'ils paient déjà la taxe à l'essieu. Ils s'imaginent être des vaches à lait, maigre pour le moment.

M. Jean-Claude Girot. Vous avez raison, il n'y a pas que les camions qui utilisent les infrastructures, mais je ne voudrais pas vous donner des idées... Un autocar est aussi un véhicule lourd qui utilise les routes gratuitement.

M. Jean-Pierre Robinet. Nous sommes des industriels mais aussi des citoyens responsables et, en tant que tels, nous nous soucions de la dimension environnementale. Regrouper les centres de production est une ambition louable, mais pas toujours réalisable. Les abattoirs bretons sont concurrencés par les abattoirs allemands, dont certains sont capables d'abattre près de 500 000 volailles par jour, et il faudra bien aller chercher tous ces poulets.

M. Olivier Faure. Je suis sensible à l'aspect pédagogique d'un plan de modernisation du parc destiné à des transporteurs en partie hostiles à l'écotaxe, et qui y trouveraient ainsi un intérêt économique. Combien faudrait-il ? Pendant combien de temps ? Sous quelle forme ? À quel niveau ?

M. Jean-Claude Girot. Le surcoût de l'Euro 6 est estimé à 10 000 euros environ et il faudrait encore davantage en cas de prime à la casse, mais une compensation de ce montant à l'achat serait déjà une avancée. Avec un coup de pouce supplémentaire de 5 000 euros, les transporteurs routiers seraient satisfaits, et les constructeurs aussi. Les transporteurs que j'ai rencontrés m'ont dit ne pas pouvoir absorber la hausse Euro 6 ; leur accorder 10 000 euros reviendrait à les ramener à la situation de 2013.

M. Olivier Faure. Vous proposez de vendre l'Euro 6 moins cher que l'Euro 5 ?

M. Jean-Claude Girot. À 15 000 euros, ce serait le cas.

M. Olivier Faure. Et sur quelle durée ?

M. Thierry Archambault. Nous n'avons pas toutes les qualifications pour échauffer un tel programme. Ce n'est pas notre métier. Nous nous contentons de vous donner une base de réflexion pour construire un plan ensuite. Cela dit, et pour vous répondre, on peut très bien partir d'une enveloppe de 250 millions et maintenir l'aide jusqu'à épuisement. Faisons quelque chose de simple, en nous inspirant de l'expérience de nos partenaires.

M. Jean-Pierre Gorges. Et si les camions prennent l'autoroute, nous ne toucherons rien !

M. Thierry Archambault. C'est précisément la raison pour laquelle nous ne sommes pas arrivés avec un plan « tout fait » ! Retenez que nous ne sommes pas opposés à

une contribution – il faudra absolument changer le nom d'écotaxe – car nous comprenons qu'il faut financer les infrastructures, mais ceux qui la paieront doivent impérativement avoir un retour. Le calibrage, c'est votre affaire.

Il faut comprendre aussi qu'il n'y a jamais d'achat d'impulsion. Le camion n'est qu'une machine dont on attend un rendement. Les transporteurs qui ont acheté des Euro 5 en fin d'année n'achèteront pas en 2014 quelles que soient les aides. Ils passeront à l'Euro 6 quand ils auront amorti leur investissement.

M. Jean-Pierre Robinet. Mais ils se sentiraient pénalisés d'avoir raté la prime Euro 6.

M. Thierry Archambault. Donc, fixez un budget et tenez-vous-y. Nous sommes prêts à travailler avec vous à une évaluation fine de l'enveloppe.

M. Jean-Claude Girot. Cela permettrait de passer l'année 2014 qui s'annonce très difficile et de sauver des emplois.

M. Thierry Archambault. Le profil de l'année est déjà connu : beaucoup d'immatriculations en janvier, représentant la queue des commandes de fin d'année puis un grand trou d'air se traduisant par du chômage technique. Le second semestre sera décisif et les commandes passées à cette époque se ressentiront sur les chaînes de production principalement au début de 2015. La profession se prépare à une année 2014 très difficile.

M. Jean-Paul Chanteguet ;, président et rapporteur. L'écotaxe se fonde au départ sur le principe « utilisateur payeur », mais elle devait aussi aider à mieux prendre en compte les enjeux environnementaux : le report modal et la modernisation de la flotte, pour la rendre moins polluante. D'ailleurs, la catégorie Euro figure parmi les critères retenus pour fixer les taux de l'écotaxe. Taxer davantage les véhicules plus polluants inciterait-il les propriétaires à acheter de l'Euro 6 ?

M. Jean-Pierre Robinet. La courbe des commandes de 2013 en apporte la parfaite illustration : l'attentisme a prévalu jusqu'à ce que soit connue la taxe poids lourds qui a déclenché les commandes d'Euro 5, car une taxe de 15 % ne compensait pas un surcoût de 10 000 euros.

M. Jean-Paul Chanteguet, président et rapporteur. Cela signifie donc qu'on pourrait aller au-delà, pour la taxe kilométrique. La directive Eurovignette nous en offre la possibilité.

M. Jean-Pierre Gorges. Je le répète. Faites attention à vos arguments ! Pourquoi ne pas insister sur l'aide que pourrait apporter l'écotaxe pour passer à l'Euro 6 ? Peut-être n'a-t-on pas valorisé suffisamment ce point, car c'est surtout sur la maintenance des infrastructures que l'accent a été mis. En tout cas, ne présentez pas le dossier en mettant en avant la défense de l'emploi ici ou là, même si c'est vrai. Il faut communiquer sur les aspects vertueux de la taxe sur la pollution et sur le report modal, mais si les Français pensaient qu'elle est destinée à financer l'emploi, ce sera une catastrophe. L'écotaxe se défend si elle tend vers un fret plus propre et le rapport de 1 à 10 que vous avez cité tout à l'heure m'a agréablement surpris. Si débat il doit y avoir sur le montant de l'enveloppe ou de la prime unitaire, on peut arriver à se mettre d'accord. Tout le monde sera gagnant et respirera mieux.

M. Jean-Claude Girot. La communication politique, ce n'est pas à nous de la faire. Nous nous contentons de vous apporter des éléments, parmi lesquels il y a l'emploi. Nous avons informé M. Montebourg que des mesures de chômage technique avaient été prises, et il n'est pas indifférent à la suite qu'elles auront. Ce n'est pas à nous de dire aux citoyens qu'il s'agit d'une prime pour sauver l'emploi, mais il y aura bien des hommes politiques qui ne s'en priveront pas !

M. Jean-Pierre Gorges. Je me méfie de l'interprétation qui est faite des conclusions des commissions d'enquête et des missions d'évaluation et de contrôle. À chaque fois, il y a des gens pour écrire des articles sans lire les rapports, et ce sont eux que l'on retrouve sur les plateaux de télévision.

M. Jean-Pierre Robinet. La route assure désormais 85 % du fret, mais, en 1975, au début de ma carrière, le pourcentage n'était que de 40 % contre 60 % pour le rail. L'inversion n'est que la conséquence des défaillances de la SNCF. Qu'un rééquilibrage soit souhaitable, nous en sommes d'accord et c'est la raison pour laquelle nous avons insisté sur le fait que les transporteurs étaient des logisticiens. Ils ne cherchent pas à privilégier le camion, ils optimisent les modes de transport.

M. Olivier Faure. Une mission d'évaluation doit tout de même pouvoir prendre l'emploi en compte. La suspension de l'écotaxe est malheureusement liée au fait qu'une région y a vu la raison de ses maux. Il n'est pas neutre de dire que des emplois sont peut-être perdus en Bretagne, mais que la suspension n'est pas sans conséquence sur les travaux publics, les transports et la construction automobile. L'argument écologique est fort, mais, sur le plan financier, cela revient à subventionner pour diminuer le rendement de la taxe, puisqu'elle est dégressive.

M. Thierry Archambault. L'intérêt de l'écotaxe réside dans le fait qu'elle a une assiette plus large puisqu'elle frappe aussi les véhicules étrangers.

M. Jean-Pierre Robinet. Ils devraient rapporter plus que ce qui a été estimé.

M. Jean-Pierre Gorges. Pour compenser l'aide accordée aux Euro 6, il faut taxer plus fort les autres camions, la taxe n'en sera que plus incitative.

M. Jean-Claude Girot. Nous nous inquiétons de savoir jusqu'à quand la taxe sera suspendue. Il ne faudrait pas qu'elle subisse le même sort que le service militaire suspendu en 1997. Nous attendons des mesures concrètes.

M. Jean-Pierre Gorges. Je fais partie de ceux qui ont voté l'écotaxe, mais je n'aurais pas monté un système dans lequel on a fait des exceptions le cas général. Ça ne peut pas marcher et j'ai des doutes sur le montage financier. Mais j'ai envie que l'écotaxe se mette en place, d'autant que le ministre nous a promis 30 millions pour un tronçon autoroutier près de Chartres, à condition que l'écotaxe voie le jour. Je ne suis pas de ceux qui défendent leur région avant toute autre considération.

M. Jean-Paul Chanteguet, président et rapporteur. Nous sommes tous convaincus de l'urgence et notre objectif est de remettre mi-avril des propositions au pouvoir exécutif qui prendra ses responsabilités. Si demain nous instaurions un système incitant les transporteurs à commander de nouveaux camions Euro 6, quels seraient les délais de livraison ?

M. Jean-Claude Girot. Deux mois environ.

M. Thierry Archambault. De deux à trois mois, selon que l'on parle des poids lourds prêts à l'emploi ou non. S'il n'y a pas de doute, les industriels s'engageront ; sinon, ils attendront. Il faut donc faire attention à présenter le plan de façon claire et simple.

M. Jean-Pierre Robinet. Il faudrait un peu de rétroactivité, pour que ceux qui ont acheté leur Euro 6 en début d'année puissent en bénéficier.

M. Jean-Pierre Gorges. La rétroactivité n'existe pas.

M. Jacques Bruneel. Un des freins à l'investissement en fin d'année vient de ce que l'administration n'a jamais voulu se projeter au-delà de l'année n+1, ni tenir compte de ce qu'un camion s'acquiert pour au moins quatre ans. Ainsi, il y a eu des revirements à propos de l'Euro 5, et de l'Euro 5 EEV qui était assimilé à l'Euro 6. Il faudrait tout de même qu'il y ait une certaine lisibilité pour les investisseurs.

M. Jean-Claude Girot. Le barème de l'écotaxe qui devait entrer en vigueur au 1^{er} octobre 2013 était fixé pour trois mois ! Et une augmentation de 10 % était prévue pour 2014... Pourquoi ne pas avoir retenu d'emblée le tarif le plus élevé ?

M. Jean-Pierre Gorges. C'est la conséquence des termes du partenariat public-privé et de la répercussion des coûts.

M. Thierry Archambault. On a besoin d'un tarif à trois ans. Fixez-le au niveau que vous voulez, mais une fois qu'il est publié, gardez-le parce que la seule chose que l'on ne sait pas faire, c'est de jongler d'un tarif à l'autre. Dans pareil cas, le réflexe, c'est d'attendre.

M. Jean-Pierre Gorges. Je le répète, pour que ça entre dans les esprits, mais le réseau autoroutier relève de l'activité régaliennne. Sinon, il va y avoir conflit d'intérêt entre les autoroutes et les autres routes, en fonction du report que provoquera l'instauration de la taxe. On reprochera à M. de Villepin d'avoir privatisé les autoroutes en 2007 pour améliorer les comptes de l'Etat cette année-là mais « *Le processus de privatisation des autoroutes a été engagé, en octobre 2001, par le socialiste Laurent Fabius, lorsqu'il était ministre des finances du gouvernement de Lionel Jospin. Une seule société d'autoroutes était alors privée : Cofiroute. L'opération lancée par M. Fabius concernait Autoroutes du sud de la France (ASF)...* », selon *Le Monde*. François Bayrou avait réagi et s'était demandé, et on peut se demander s'il n'avait pas raison, si la décision était constitutionnelle. Dans la mesure où le régime d'imposition sera différent selon le type d'utilisateur, ne risque-t-il pas d'y avoir contestation ?

M. Olivier Faure. De Laurent Fabius à Dominique de Villepin, on est tout de même passé de l'artisanat à l'industrie !

M. Jean-Paul Chanteguet, président et rapporteur. Il s'agit bien de deux redevances d'infrastructure.

M. Jacques Bruneel. Pour l'activité « essais et réparations », le coût de la collecte de l'écotaxe coûtera beaucoup plus cher que sa recette. Il s'agit de petits parcours, il faudra monter et remonter le boîtier et il en faudra deux... Nous n'avons pas pu expliquer suffisamment nos problèmes à la mission de tarification.

M. le président Jean-Paul Chanteguet. N'hésitez pas à nous transmettre une note pour attirer notre attention sur des difficultés particulières. Nous nous efforcerons d'en tenir compte, l'objectif étant de simplifier le système. Messieurs, nous vous remercions.

Membres présents ou excusés

Mission d'information sur l'écotaxe poids lourds

Réunion du mercredi 5 février 2014 à 17 h 30

Présents. - Mme Catherine Beaubatie, M. Jean-Paul Chanteguet, M. Olivier Faure, M. Jean-Pierre Gorges, M. Hervé Pellois, Mme Émilienne Poumirol

Excusés. - Mme Françoise Dubois, M. Guénhaël Huet, M. Bertrand Pancher, M. Jean-Marie Sermier