



N° 844

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUATORZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 27 mars 2013

AVIS

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION DES AFFAIRES ÉCONOMIQUES SUR LE PROJET DE LOI ADOPTÉ PAR LE SÉNAT, APRÈS ENGAGEMENT DE LA PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE, *portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports.*

PAR M. FABRICE VERDIER

Député

Voir les numéros :

Assemblée nationale : 728, 844, 850.

Sénat : 338, 339 et T.A. 96 (2012-2013).

SOMMAIRE

	Pages
INTRODUCTION	7
I.— LA TARIFICATION DE L'USAGE DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES : UN PRINCIPLE DÉFINI À L'ÉCHELLE EUROPÉENNE, CONSACRÉ PAR LE GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT	9
A.— LA DÉFINITION DU PRINCIPLE PAR LES DIRECTIVES EUROPÉENNES « EUROVIGNETTE » ET « INTEROPÉRABILITÉ »	9
1. Les directives « Eurovignette »	9
2. La perspective de l'harmonisation européenne permise par la directive « interopérabilité »	11
B.— LA CONSÉCRATION DU PRINCIPLE PAR LE GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT	13
1. La justification de la tarification de l'usage des infrastructures par les transporteurs routiers de marchandises	13
2. L'institution par le Grenelle de l'environnement d'une « éco-redevance kilométrique » sur l'usage du réseau routier non concédé	14
II.— UN DISPOSITIF AMBITIEUX AUX MODALITÉS DE RÉPERCUSSION DÉLICATES	17
A.— UN DÉFI TECHNOLOGIQUE DE GRANDE ENVERGURE	17
1. Un réseau routier taxable de 15 500 kilomètres	17
2. Une taxe d'un taux moyen de 12 centimes par kilomètre, prélevée de manière automatisée	18
a) <i>Les véhicules assujettis</i>	18
b) <i>Un taux moyen de 12 centimes par kilomètre</i>	19
c) <i>Les abattements régionaux</i>	20
d) <i>Des recettes substantielles au profit de l'AFITF et des collectivités territoriales</i>	21
e) <i>Un recouvrement automatisé</i>	21
f) <i>Des modes de contrôle électroniques</i>	22
B.— UN PARTENARIAT PUBLIC-PRIVÉ AVEC UN CONSORTIUM FRANCO-ITALIEN	22
1. Le choix d'un prestataire privé	22

2. Des frais de gestion élevés mais justifiés par la complexité du dispositif et le haut niveau de fiabilité exigé	25
C.— DES MODALITÉS DE RÉPERCUSSION DÉLICATES.....	25
1. Le principe de la répercussion de l'éco-taxe poids lourds sur les bénéficiaires du transport de marchandises	25
2. L'opposition au décret du 4 mai 2012 et la réécriture du dispositif de répercussion	26
a) <i>Le rapport Abraham</i>	26
b) <i>Le décret du 4 mai 2012 : un dispositif difficilement applicable</i>	27
III.— LES EFFETS ÉCONOMIQUES DE L'ÉCO-TAXE ET DE LA MAJORATION DU PRIX DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES	29
A.— UN EFFET A <i>PRIORI</i> LIMITÉ SUR LE TRANSPORT ROUTIER.....	29
1. Le transport routier pour compte d'autrui : un secteur à l'importance indéniable qui pâtit d'une structure atomisée et d'une faible rentabilité	29
a) <i>La fragilité du secteur</i>	29
b) <i>Les effets a priori limités de l'éco-taxe sur le transport routier pour compte d'autrui</i>	31
2. La problématique du transport routier pour compte propre.....	31
a) <i>L'impossibilité de majorer le prix du transport : des craintes à relativiser</i>	32
b) <i>Une concurrence « déloyale » entre grossistes-distributeurs et détaillants pratiquant le « cash and carry » ?</i>	32
B.— QUEL IMPACT SUR LE PRIX DE VENTE DES PRODUITS ?	33
1. La faible part du transport dans le prix de vente d'un produit	33
2. Les exemples allemand et suisse attestent une hausse très modérée des prix à la consommation	34
TRAVAUX DE LA COMMISSION	35
I.— DISCUSSION GÉNÉRALE	35
II.— EXAMEN DES ARTICLES	48
<i>Article 6 bis</i> (article 285 septies du code des douanes ; articles L. 325-1 et L. 330-2 du code de la route) : Suppression de l'éco-taxe poids lourds alsacienne.....	48
<i>Article 6 ter</i> (article 271 du code des douanes) : Exonération des véhicules, propriété de l'État ou d'une collectivité locale, affectés à l'entretien et à l'exploitation des routes	50
<i>Après l'article 6 ter</i>	53
<i>Avant l'article 7</i>	53
<i>Article 7</i> (articles L. 3221-2, L. 3222-3 et L. 3242-3 du code des transports) : Majoration du prix du transport routier.....	58
<i>Article 7 bis</i> (article L. 3223-3 du code des transports) : Majoration du contrat de location des véhicules de transport de marchandises de plus de 3,5 tonnes	66

<i>Article 7 ter</i> (article 270-IV du code des douanes) : Révision de la liste des routes locales supportant ou susceptibles de supporter un report de trafic.....	66
<i>Après l'article 7 ter</i>	67
AMENDEMENTS EXAMINÉS PAR LA COMMISSION	69
LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES	79
ANNEXE : NOMBRE DE KILOMÈTRES TAXÉS PAR DÉPARTEMENT	82

MESDAMES, MESSIEURS,

La question de la tarification de l'usage des infrastructures routières est, depuis plusieurs années, une priorité des politiques publiques dans le domaine des transports.

La gratuité de l'accès au réseau routier, exception faite des autoroutes concédées, est longtemps demeurée la règle et demeure très largement répandue aujourd'hui. Or, l'accès gratuit à l'infrastructure, même lorsqu'il est accompagné d'une taxation des carburants ou d'une fiscalité spécifique sur la possession de véhicules, engendre des coûts pour la collectivité – atteinte à l'environnement, dépenses d'infrastructure – qui ne sont pas correctement répercutés. Il en résulte un usage inadapté de la voirie alors qu'une tarification plus systématique et convenablement calibrée permet de définir les coûts externes que doivent supporter les usagers de la route selon le principe désormais bien établi du « pollueur-payeur ».

Toutefois, **une tarification adaptée de l'usage de la route n'est pas chose aisée car son succès est conditionné au respect des principes d'équité et d'acceptabilité.** Il convient donc d'apporter une attention particulière aux modalités d'application de la taxation.

Le texte soumis à votre examen a précisément pour objet d'organiser les modalités de répercussion de l'éco-taxe payée par les transporteurs routiers de marchandises vers leurs donneurs d'ordre. **La France est le premier pays européen à prévoir la possibilité d'une répercussion de cette taxe écologique, et donne ainsi pleine force au principe « pollueur-payeur ».**

La commission des affaires économiques s'est saisie pour avis du projet de loi portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports, plus spécifiquement sur les articles 6 *bis* à 7 *ter* - quatre dispositions additionnelles ayant été adoptées par le Sénat -, relatifs à l'éco-taxe poids lourds. Les conséquences économiques de la taxe et de sa « répercussion » méritent en effet d'être mesurées, qu'il s'agisse de l'impact sur l'activité des transporteurs routiers - pour compte d'autrui et pour compte propre - ou des effets éventuels sur les prix à la consommation.

I.— LA TARIFICATION DE L'USAGE DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES : UN PRINCIPE DÉFINI À L'ÉCHELLE EUROPÉENNE, CONSACRÉ PAR LE GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT

A.— LA DÉFINITION DU PRINCIPE PAR LES DIRECTIVES EUROPÉENNES « EUROVIGNETTE » ET « INTEROPÉRABILITÉ »

Les politiques menées dans le domaine des transports, en Europe, depuis une vingtaine d'années s'efforcent d'identifier la meilleure tarification possible de l'usage des infrastructures routières par les transporteurs de marchandises. C'est le sens de l'« eurovignette », cadre dans lequel s'inscrit le dispositif français d'éco-taxe sur les poids lourds.

1. Les directives « Eurovignette »

La directive Eurovignette I⁽¹⁾, adoptée en 1999 et révisée en 2006⁽²⁾, concerne le prélèvement par les États membres de péages ou de droits d'usage sur les véhicules de transport de marchandises de plus de 3,5 tonnes empruntant les routes du réseau transeuropéen. Elle vise à harmoniser la perception de péages en vue de couvrir les frais engagés pour la construction des infrastructures. En particulier, elle fixe les modalités de calcul des taux plafonds, les paramètres de modulation de ces taux et rappelle les règles de non-discrimination : sur les routes soumises à péage ou à droits d'usage en dehors du réseau transeuropéen, la tarification ne doit pas présenter de caractère discriminatoire à l'égard du trafic international ni entraîner de distorsion entre opérateurs. La directive précise également qu'il ne peut y avoir cumul avec les droits d'usage existants que dans des cas très particuliers (tunnels, ponts ou cols de montagne).

Les États membres ont la possibilité de différencier les péages en fonction de différents facteurs : type de véhicule, catégorie d'émissions (classification « EURO »), dommages occasionnés aux routes, lieu, moment et niveau de l'encombrement. L'objectif de ces textes est de prévenir la congestion du trafic et les dommages causés à l'environnement.

La directive du 27 septembre 2011 (« Eurovignette III »⁽³⁾) s'inscrit plus nettement dans une perspective écologique, selon le principe du « pollueur-payeur ». En effet, elle a pour objet de réduire la pollution issue du transport routier de marchandises et de fluidifier la circulation par des prélèvements qui

(1) Directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 1999, relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures

(2) Directive 2006/38/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006 et directive 2006/103/CE du Conseil du 20 novembre 2006

(3) Directive 2011/76/UE du Parlement européen et du Conseil du 27 septembre 2011 modifiant la directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures

prennent en considération les externalités engendrées par le transport routier, notamment le bruit, la pollution atmosphérique et la congestion. Elle permet de calculer les pollutions engendrées par les poids lourds, de les prendre en compte dans les tarifs des péages et d'affecter les recettes aux investissements durables.

L'éco-taxe poids lourds française s'inscrit parfaitement dans le cadre de cette nouvelle directive – qui doit être transposée d'ici le 16 octobre 2013 – puisqu'elle est modulée en fonction de critères écologiques (classe EURO du véhicule).

Les directives « Eurovignette »

La directive « Eurovignette II »

À l'heure actuelle, la tarification du transport routier des poids lourds respecte les obligations réglementaires issues de la directive [...] Eurovignette II relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures.

Ce texte affirme le principe du péage lié au recouvrement des coûts de l'infrastructure (coûts de construction, de développement, d'entretien) sauf quelques exceptions (notamment la modulation des péages en fonction de la classe d'émission EURO, l'introduction de surpéages pour combattre les nuisances en zones sensibles de montagne, la mise en place de droits régulateurs pour réduire la congestion urbaine) et définit une méthodologie de calcul des péages afin d'éviter des distorsions de concurrence entre États-membres.

D'autre part, cette directive prévoit que [...] la Commission européenne lance une étude afin de présenter un modèle universel pour l'internalisation des coûts externes dans la tarification des infrastructures et le cas échéant une révision de la législation. Conformément à ces dispositions, la Commission a adopté le 8 juillet 2008 un paquet "écologisation des transports" comprenant trois communications et une proposition de révision de la directive Eurovignette dont l'objectif est de permettre l'internalisation d'un certain nombre de coûts externes dans la tarification du transport routier de marchandises.

Source : ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie.

La directive « Eurovignette III »

Les États membres pourront appliquer aux poids lourds une « redevance pour coûts externes », en complément de la redevance d'infrastructure existante destinée au recouvrement des coûts de construction, d'entretien, d'exploitation et de développement des infrastructures routières. Ils pourront aussi moduler la redevance d'infrastructure pour tenir compte de la congestion routière à raison d'un taux de variation maximum de 175 % durant les périodes de pointe, qui seront limitées à cinq heures par jour.

Le montant des péages variera en fonction des émissions du véhicule, de la distance parcourue, du lieu et du moment de l'utilisation des routes. Cette tarification diversifiée vise à encourager le passage à des modes de transport qui soient plus respectueux de l'environnement.

L'application de péages, qui, dans la directive actuelle, est pour l'essentiel limitée au réseau routier transeuropéen, pourra être étendue à l'ensemble des autoroutes.

Les véhicules respectant les normes les plus strictes en matière d'émissions seront exonérés de la redevance liée à la pollution atmosphérique pendant quatre ans à compter de la date à laquelle ces normes seront devenues applicables ; cela signifie que les véhicules relevant de la classe d'émissions EURO VI seront exonérés jusqu'au 31 décembre 2017. En outre, les véhicules EURO V

seront exonérés jusqu'à la date d'application des normes EURO VI, soit jusqu'au 31 décembre 2013. Les véhicules dont le niveau d'émissions est inférieur à la norme EURO VI, à savoir les poids lourds hybrides et électriques, sont exonérés.

Par ailleurs, les États membres pourront exonérer de péage les véhicules de moins de 12 tonnes s'ils le jugent nécessaire, par exemple si l'application de péages devait créer des effets négatifs importants ou des coûts administratifs excessifs. Ils devront toutefois communiquer à la Commission les motifs d'une telle décision.

Une majoration pourra être appliquée dans certaines conditions à la redevance d'infrastructure dans les régions montagneuses, mais son montant sera déduit de la redevance pour coûts externes. Cependant, cette déduction ne s'appliquera pas aux véhicules les plus polluants, à savoir ceux qui relèvent des classes d'émissions EURO 0, I et II, ainsi que, à partir de 2015, ceux de la classe EURO III.

Les États membres devraient, sans pour autant y être obligés, affecter les recettes résultant des redevances d'infrastructure et pour coûts externes à des projets dans le secteur des transports, notamment ceux en faveur du réseau de transport transeuropéen. Il existe néanmoins une obligation d'affectation des recettes découlant des majorations de la redevance d'infrastructure dans les régions montagneuses ou de l'application simultanée d'une majoration de ce type et d'une redevance pour coûts externes aux véhicules les plus polluants.

Source : Conseil de l'Union européenne.

2. La perspective de l'harmonisation européenne permise par la directive « interopérabilité »

La directive 2004/52/CE du 29 avril 2004 a pour objectif d'instaurer un service européen de télépéage garantissant l'interopérabilité de tous les systèmes nationaux en Europe.

La directive « interopérabilité » introduit les notions de « collecteur » (les gestionnaires des infrastructures concernées) d'une part, et « d'émetteurs » (les sociétés qui proposent le service de télépéage) d'autre part. Le principe posé par cette directive est qu'un usager doit pouvoir disposer d'un contrat unique auprès d'un émetteur européen de son choix (interopérabilité « contractuelle »). Cet émetteur fournit un équipement électronique embarqué pouvant être utilisé sur l'ensemble des routes des collecteurs, perçoit le péage ou la taxe et reverse aux collecteurs ce qui leur revient. L'interopérabilité repose donc non seulement sur des éléments techniques (des boîtiers capables d'utiliser plusieurs technologies) mais aussi et surtout sur des éléments contractuels, ainsi que sur l'initiative privée.

Il est important de noter que le transporteur qui doit s'équiper pour emprunter le réseau routier français a déjà le choix entre trois fournisseurs, qui proposent chacun un modèle différent pour cet équipement électronique embarqué. Seul l'un d'eux est produit au titre du contrat de partenariat, les deux autres étant fournis par des sociétés de télépéage. La diversité des matériels proposés démontre le caractère interopérable du dispositif français. Pour la plupart des utilisateurs d'autres systèmes de péage, le boîtier français ne sera, pas un boîtier « de plus », car il sera déjà, par construction, interopérable, notamment avec le système des autoroutes à péage en France. Les annonces concernant une

prochaine interopérabilité avec l'Espagne et l'Italie permettent d'espérer une optimisation au profit des utilisateurs de ces réseaux. De manière générale, les États européens, à mesure qu'ils modernisent leurs dispositifs, n'auront pas à « s'aligner » à proprement parler sur le système français, mais devront respecter les technologies prescrites par la directive.

La directive « Interopérabilité »

Afin d'atteindre l'objectif d'interopérabilité des systèmes de télépéage en Europe, la directive prévoit la création d'un Service européen de télépéage (SET), dont la définition a été confiée à la Commission.

Tous les types de redevances routières, quel que soit le réseau routier communautaire concerné, entrent dans le champ d'application de la directive, à l'exclusion des systèmes de péage sans perception électronique et des systèmes de péage électronique de petite envergure et cantonnés à l'échelon local.

La condition *sine qua non* pour permettre au SET de fonctionner est que les systèmes de télépéage soient fondés sur des normes ouvertes et publiques, disponibles sur une base non discriminatoire à tous les fournisseurs concernés. À cet effet, la directive prévoit que, depuis le 1^{er} janvier 2007, seules les technologies fondées sur la localisation par satellite, les communications mobiles selon la norme GSM - GPRS et les micro-ondes 5,8 GHz (DSRC) et s'appuyant sur des spécifications disponibles publiquement, pourront être utilisées pour la mise en service de nouveaux systèmes de télépéage.

Il est à souligner que le système de télépéage TIS-PL mis en place par les sociétés concessionnaires françaises, basé sur la technologie DSRC et utilisant les spécifications normalisées CEN, est conforme aux dispositions communautaires de la directive. Par ailleurs, le mécanisme de l'éco-taxe poids lourds est fondé sur les principes du SET.

Le service européen de télépéage vise à mettre les opérateurs en condition de fournir aux utilisateurs intéressés un équipement embarqué compatible avec les systèmes de péage électronique existants et à venir dans l'Union. Il a été défini le 6 octobre 2009 par la décision 2009/750/CE adoptée par la Commission avec l'accord du Conseil et du Parlement européen. Les États membres disposent de trois ans pour déployer le SET pour les poids lourds et cinq ans pour les véhicules particuliers.

Afin de favoriser l'ouverture à la concurrence de ce marché, le service européen de télépéage introduit un nouvel acteur de dimension européenne : les prestataires du SET, qui auront un rôle d'interface entre l'utilisateur et le percepteur des péages. Ces sociétés, enregistrées dans l'un des États membres, pourront proposer à tout citoyen ou entreprise de l'Union un équipement embarqué unique permettant de s'acquitter des péages sur l'ensemble des systèmes de télépéage en vigueur à travers l'Union européenne. L'utilisateur recevra une facture unique pour l'ensemble de ses consommations de transport routier en Europe, simplifiant ainsi la gestion de ce poste pour les transporteurs.

Source : ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie

B.— LA CONSÉCRATION DU PRINCIPE PAR LE GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT

1. La justification de la tarification de l'usage des infrastructures par les transporteurs routiers de marchandises

En France, la tarification de l'usage des infrastructures par les transporteurs routiers de marchandises se justifie par les différences existant entre le réseau autoroutier à péage – où le coût d'usage, de l'ordre de 19 centimes du kilomètre, est proche du coût réel – et les autres routes. Cela implique la mise en place d'une éco-taxe sur l'usage du réseau routier non concédé, reflétant le coût réel de son entretien pour la collectivité.

Le principe de la tarification à l'usage a pour objectif premier de limiter les stratégies de contournement des poids lourds en transit, qui peuvent être tentés de ne pas circuler sur les autoroutes à péage pourtant aménagées pour les accueillir. Ces véhicules roulent sur des autoroutes gratuites, notamment urbaines, ou sur des routes nationales de rase campagne qui n'ont souvent pas été conçues pour supporter ce type de trafic. Il s'ensuit une dégradation anormale des chaussées, une détérioration du cadre de vie et un accroissement de l'insécurité routière.

Ce principe permet également de financer les infrastructures de transport et de favoriser l'usage d'autres modes de transport, à commencer par le transport combiné route-rail.

Par ailleurs, la tarification à l'usage contraint les transporteurs étrangers à contribuer à l'entretien des infrastructures dont ils ont le bénéfice. À l'heure actuelle, certains d'entre eux traversent la France sans y acheter de carburant ni acquitter la moindre taxe.

L'éco-taxe poids lourds permet aussi une meilleure prise en compte des coûts réels du transport en internalisant les coûts externes, au premier rang desquels les coûts environnementaux.

Il s'agit de surcroît d'un outil de financement adapté à la mise en œuvre d'une politique de transport moderne et durable. L'éco-taxe permet en effet d'entretenir les infrastructures et de développer les modes de transport complémentaires à la route.

2. L'institution par le Grenelle de l'environnement d'une « éco-redevance kilométrique » sur l'usage du réseau routier non concédé

Le Grenelle de l'environnement ⁽¹⁾ s'est inspiré de ce principe pour aboutir aux trois engagements suivants :

– l'engagement 44 concerne l'amélioration des performances environnementales du fret routier : péage sans arrêt, éco-conduite et affichage des émissions de gaz à effet de serre des prestations de transport ;

– l'engagement 45 prévoit la création d'une « éco-redevance kilométrique pour les poids lourds sur le réseau routier non concédé » ;

– l'engagement 47 prévoit que l'essentiel de toute nouvelle ressource environnementale mise en place au regard du changement climatique pourrait être affectée au financement des projets de transports peu émissifs (AFITF).

Sur le fondement de ces engagements, le principe de l'éco-taxe poids lourds et de sa répercussion sur les donneurs d'ordres a été inscrit à l'article 11 (VI) de la loi dite « Grenelle I » ⁽²⁾.

Article 11 – VI de la loi de programmation « Grenelle I »

« VI (...) Une éco-taxe sera prélevée sur les poids lourds à compter de 2011 à raison du coût d'usage du réseau routier national métropolitain non concédé et des voies des collectivités territoriales susceptibles de subir un report de trafic. Cette éco-taxe aura pour objet de financer les projets d'infrastructures de transport. À cet effet, le produit de cette taxation sera affecté chaque année à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France pour la part du réseau routier national. L'État rétrocédera aux collectivités territoriales le produit de la taxe correspondant aux sommes perçues pour l'usage du réseau routier dont elles sont propriétaires, déduction faite des coûts exposés y afférents. Cette redevance pourra être modulée à la hausse sur certains tronçons dans un souci de report de trafic équilibré sur des axes non congestionnés.

Cette taxe sera répercutée par les transporteurs sur les bénéficiaires de la circulation des marchandises. Par ailleurs, l'État étudiera des mesures à destination des transporteurs permettant d'accompagner la mise en œuvre de la taxe et de prendre en compte son impact sur les entreprises. Par exception, des aménagements de la taxe, qu'ils soient tarifaires ou portant sur la définition du réseau taxable, seront prévus aux fins d'éviter un impact économique excessif sur les différentes régions au regard de leur éloignement des territoires de l'espace européen. »

Les objectifs recherchés sont les suivants :

– tarifier l'usage par les poids lourds – y compris étrangers – des infrastructures routières non concédées ;

(1) Tables rondes des 24, 25 et 26 octobre 2007 au cours desquelles les cinq collèges (État, collectivités locales, entreprises, syndicats et ONG) se sont accordés sur 268 engagements.

(2) Loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement

– adresser un signal-prix aux donneurs d’ordre du transport routier, afin de parvenir à une réduction de la demande de transport routier et éventuellement à un report modal ;

– rationaliser le transport routier sur les courtes et moyennes distances ;

– financer de nouvelles infrastructures dans le domaine du transport durable.

La répercussion du prix du transport routier aux donneurs d’ordres consacre le principe du « pollueur-payeur », énoncé par la Déclaration de Rio ⁽¹⁾ en 1992, et introduit dans notre droit par l’article L.110-1 du code de l’environnement et par la Charte de l’environnement ⁽²⁾, qui dispose, en son article 4, que « toute personne doit contribuer à la réparation des dommages qu’elle cause à l’environnement, dans les conditions définies par la loi ».

Article L. 110-1 du code de l’environnement

« I. - Les espaces, ressources et milieux naturels, les sites et paysages, la qualité de l’air, les espèces animales et végétales, la diversité et les équilibres biologiques auxquels ils participent font partie du patrimoine commun de la nation.

II. - Leur protection, leur mise en valeur, leur restauration, leur remise en état et leur gestion (...) s’inspirent, dans le cadre des lois qui en définissent la portée, des principes suivants :

1° Le principe de précaution (...);

2° Le principe d’action préventive et de correction (...);

3° Le principe pollueur-payeur, selon lequel les frais résultant des mesures de prévention, de réduction de la pollution et de lutte contre celle-ci doivent être supportés par le pollueur. »

(...)

Si son application demeure subordonnée aux « conditions définies par la loi », il a déjà été mis en œuvre par le Conseil constitutionnel, en particulier dans ses décisions du 28 décembre 2000 ⁽³⁾, en ce qui concerne la taxe sur les produits énergétiques, et du 29 décembre 2009 ⁽⁴⁾, s’agissant de la taxe carbone. Dans cette dernière décision, il a jugé que l’importance des exemptions accordées était

(1) La déclaration de Rio sur l’environnement et le développement (juin 1992) indique, en son principe 16, que « les autorités nationales devraient s’efforcer de promouvoir l’internalisation des coûts de protection de l’environnement et l’utilisation d’instruments économiques, en vertu du principe selon lequel c’est le pollueur qui doit, en principe, assumer le coût de la pollution, dans le souci de l’intérêt public et sans fausser le jeu du commerce international et de l’investissement ».

(2) La Charte de l’environnement résulte de l’article 2 de la loi constitutionnelle n° 2005-205 du 1^{er} mars 2005.

(3) Conseil constitutionnel, décision n° 2000-441DC du 28 décembre 2000, loi de finances rectificative pour 2000.

(4) Conseil constitutionnel, décision n° 2009-599 DC du 29 décembre 2009, loi de finances pour 2010.

contraire à l'objectif poursuivi par la loi et créait une rupture caractérisée de l'égalité devant les charges publiques.

En raison du retard pris pour examiner le projet de loi « Grenelle I », le Parlement avait auparavant institué l'éco-taxa à l'article 153 de la loi de finances pour 2009 ⁽¹⁾. Cette loi comprend deux volets : l'un est consacré à l'ensemble du territoire national, l'autre à l'Alsace.

Il convient de rappeler que la région Alsace devait jouer un rôle pilote d'expérimentation avant la généralisation de la taxe à l'ensemble du territoire national. Comme votre rapporteur l'explique dans son commentaire de l'article 6 *bis*, un amendement du Sénat l'a supprimée.

Signalons enfin que, s'il s'agit d'une des mesures phares proposées dans le cadre du Grenelle de l'environnement, la réflexion préalable était déjà bien engagée en France à la lumière des expériences réalisées chez nos voisins européens. En effet, la redevance kilométrique sur les poids lourds a été déployée avec succès dans plusieurs pays, en particulier en Allemagne, en Autriche, en Suisse ou encore en République tchèque. Le système français se distingue toutefois des précédents par un haut degré de technicité et la définition de modalités de « répercussion » de la taxe auprès des donneurs d'ordre.

(1) La loi n° 2008-1425 du 27 décembre 2008 de finances pour 2009 est codifiée aux articles 269 à 283 quinquies du code des douanes

II.— UN DISPOSITIF AMBITIEUX AUX MODALITÉS DE RÉPERCUSSION DÉLICATES

Le dispositif de l'éco-taxe poids lourds est, à maints égards, hors normes, dans la mesure où sa technicité lui permet d'être interopérable avec les différents systèmes existants en Europe, où il exige un degré de fiabilité très élevé de la part du prestataire privé et où, enfin, il s'efforce à la neutralité vis-à-vis des transporteurs routiers.

A.— UN DÉFI TECHNOLOGIQUE DE GRANDE ENVERGURE

1. Un réseau routier taxable de 15 500 kilomètres

La taxe poids lourds s'applique à un réseau de 15 500 kilomètres, dont 10 200 kilomètres de routes nationales et 5 300 kilomètres de routes locales.

Sur le plan national, la taxe concerne l'ensemble du réseau à l'exception, d'une part, des routes et des ouvrages déjà soumis à péages, d'autre part, de certains axes qui accueillent moins de 80 poids lourds par jour. Un décret du 18 décembre 2009 ⁽¹⁾ fixe la liste des itinéraires exonérés pour faible trafic. Près de 1 500 kilomètres échappent ainsi à la taxe, soit 12,5 % du réseau national.

S'agissant du réseau local, une concertation a été menée par les préfets de région auprès des collectivités territoriales puis des propositions d'itinéraires taxables leur ont été transmises. La délimitation du réseau local taxable a été dressée par un décret du 27 juillet 2011 ⁽²⁾, à partir du résultat de cette concertation. La prise en compte des routes appartenant à des collectivités territoriales est en effet apparue indispensable pour limiter les reports de trafic qui pourraient avoir lieu dans certaines zones à seule fin d'échapper au paiement de l'éco-taxe poids lourds nationale. Cela a notamment été le cas sur les routes alsaciennes à la suite de l'édiction de la « LKW Maut » en Allemagne.

Le décret précise qu'une période d'observation du trafic sur le réseau local aura lieu pendant un an à compter de l'entrée en vigueur de la taxe. Le périmètre du réseau taxable pourra être revu à l'issue de ce délai.

Le réseau taxable est découpé en près de 4 100 sections de tarification. À chacune d'elles est associé un point de tarification virtuel. Ces sections de tarification ainsi que les points de tarification associés sont définis par arrêté conjoint des ministres chargés des transports et du budget.

(1) Décret n° 2009-1588 du 18 décembre 2009 relatif à la consistance du réseau routier national non soumis à la taxe nationale sur les véhicules de transport de marchandises

(2) Décret n° 2011-910 du 27 juillet 2011 relatif à la consistance du réseau routier local soumis à la taxe nationale sur les véhicules de transport de marchandises

La taxe se calcule à la distance parcourue, par sommation de longueurs de sections fixes. Les sections de tarification sont définies comme des tronçons de route taxée compris entre deux intersections. La distance parcourue correspond par conséquent à la somme des « sections » ainsi définies, le seul écart éventuel correspondant aux accès privés sur le réseau taxé. En tout état de cause, le dispositif proposé est extrêmement proche de la tarification au réel.

Le fait générateur de la taxe sera le franchissement d'un « point de tarification » situé au sein de la section correspondante.

L'assiette de la taxe est constituée par la longueur de la section associée au point de tarification franchi par le véhicule assujetti, exprimée en kilomètres, après arrondissement à la centaine de mètres la plus proche.

La longueur moyenne des sections de tarification est de 3,8 kilomètres et sa longueur maximale est de cinq kilomètres.

2. Une taxe d'un taux moyen de 12 centimes par kilomètre, prélevée de manière automatisée

a) Les véhicules assujettis

La taxe est due pour tout véhicule immatriculé en France ou à l'étranger, solidairement par le propriétaire, le locataire, le sous-locataire, le conducteur ou tout utilisateur d'un véhicule de transport routier de marchandises dont le poids total autorisé en charge, ou le poids total roulant autorisé s'il s'agit d'un ensemble articulé, est supérieur à trois tonnes et demi.

Sont exonérés les véhicules de transport de personne (autocars, bus...) y compris d'un poids supérieur ou égal à 3,5 tonnes. De surcroît, conformément aux possibilités offertes par la directive Eurovignette, trois catégories de véhicules sont exonérées ⁽¹⁾ :

- les véhicules d'intérêt général prioritaires ;
- les véhicules et matériels agricoles définis par voie réglementaire ;
- les véhicules militaires.

À ces trois catégories s'ajoute celle des véhicules automoteurs spécialisés (dits VASP), qui ne transportent ni personnes ni marchandises. Votre rapporteur y consacre un développement dans le cadre de son commentaire de l'article 6 *ter*.

(1) par application de l'article 271 du code des douanes.

b) Un taux moyen de 12 centimes par kilomètre

La directive « Eurovignette » impose que le montant de la taxe se fonde sur le principe de la couverture des coûts d’infrastructure. En d’autres termes, la recette globale est plafonnée au total des coûts de construction, d’exploitation, d’entretien et de développement du réseau taxable.

Dans le respect de ce plafond global, le taux kilométrique est fonction de deux critères :

- le nombre d’essieux du véhicule ;
- le poids total autorisé en charge (PTAC).

Selon Ecomouv’ (la société chargée de recouvrer la taxe), « les valeurs utilisées jusqu’à présent pour les études, qui ne préjugent pas du futur barème définitif mais peuvent servir pour des évaluations, sont les suivantes :

« - 8 centimes/kilomètre pour la première catégorie (2 essieux, moins de 12 tonnes) ;

« - 10 centimes/kilomètre pour la deuxième (2 essieux de 12 tonnes et plus, 3 essieux) ;

« - 14 centimes/kilomètre pour la troisième (4 essieux ou plus) ».

Par ailleurs, la révision de la directive Eurovignette permet l’internalisation des coûts externes induits par le bruit et la pollution locale dans la tarification du transport routier de marchandises.

Ce taux est ensuite modulé en fonction des critères écologiques du véhicule, c’est-à-dire compte tenu de sa classification EURO ⁽¹⁾.

D’après le Gouvernement, la modulation serait la suivante :

Véhicules électriques	EURO VI, EURO V (EEV), motorisations spéciale (hybrides)	EURO V	EURO IV	EURO III	EURO II	EURO I et avant
- 40 %	- 15 %	- 5 %	0 %	10 %	15 %	20 %

Source : ministère de l’écologie, du développement durable et de l’énergie

(1) La classification EURO du véhicule est définie au sens de l’annexe 0 à la directive « Eurovignette II » du 17 juin 1999 : elle tient compte de l’émission de monoxyde de carbone, d’hydrocarbures, d’oxydes d’azote, de particules fines et de l’opacité des gaz d’échappement. Le véhicule le plus polluant est classé EURO 0, le moins polluant EURO VI.

Il est à noter que la norme EURO VI sera obligatoire pour tout achat de véhicule neuf à compter du 1^{er} janvier 2014, étant observé que la majorité du parc en circulation respecte d'ores et déjà la norme EURO V.

En croisant les données relatives à la catégorie du véhicule et à la classe EURO, on obtient les taux kilométriques suivants :

**Taux kilométrique indicatif en fonction
de la catégorie et de la classe EURO**

(en centimes d'euros)

	Catégorie 1 (2 essieux jusqu'à 12 t)	Catégorie 2 (2 et 3 essieux de plus de 12 t)	Catégorie 3 (4 essieux et plus)
EURO I et avant	12,0	12,0	19,6
EURO II	10,4	11,5	18,2
EURO III	9,6	10,5	16,8
EURO IV	8,0	10,0	14,0
EURO V	7,6	9,0	13,3
EURO VI	6,8	7,0	11,9

Source : ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie

À terme, le montant de la taxe pourra aussi dépendre du niveau de congestion des axes parcourus.

Enfin, il est à noter que l'ensemble de ces taux pourront évoluer chaque année par arrêté ministériel.

c) Les abattements régionaux

L'article 275-2 du code des douanes prévoit que les taux kilométriques sont minorés de 25 % pour les régions comportant au moins un département métropolitain classé dans le décile le plus défavorisé du point de vue de leur caractère périphérique au sein de l'espace européen ; ce critère est apprécié au regard de l'éloignement des grandes unités urbaines européennes de plus d'un million d'habitants. Il précise également que ce taux est porté à 40 % pour les régions périphériques ne comportant pas d'autoroute à péage.

En conséquence, trois régions bénéficient d'abattements :

- les régions Aquitaine et Midi-Pyrénées, à hauteur de 25 % ;

– la région Bretagne, à hauteur de 40 %, dans la mesure où elle ne dispose pas d'autoroutes soumises à péages.

d) Des recettes substantielles au profit de l'AFITF et des collectivités territoriales

Les recettes de la taxe sont estimées à 1,2 milliard d'euros, répartis comme suit :

- 760 millions au profit de l'AFITF ;
- 160 millions en faveur des collectivités territoriales propriétaires des routes locales taxées ;
- 50 millions de TVA sur le loyer versé à la société prestataire Ecomouv ;
- 230 millions hors taxes pour le partenaire privé, dont 60 millions sont reversés aux sociétés de télépéage.

L'AFITF

La création de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) a été décidée lors du Comité interministériel pour l'aménagement et le développement du territoire (CIADT) du 18 décembre 2003 (décret n° 2004-1317 du 26 novembre 2004).

La naissance de cet établissement public a suivi le débat parlementaire de mai-juin 2003 consacré à la politique des transports à l'horizon 2020. Le Parlement avait alors affirmé la nécessité de développer une politique ambitieuse d'équipement pour renforcer la place des régions françaises au sein de l'Europe élargie et pour construire une politique de transport durable en privilégiant les modes ferroviaires, fluviaux et maritimes.

Lors de sa création en 2004, l'agence a été chargée « *des projets d'intérêt national ou international relatifs à la réalisation ou à l'aménagement d'infrastructures routières, ferroviaires, fluviales ou portuaires ainsi qu'à la création ou au développement de liaisons maritimes régulières de transport de fret* ».

Depuis lors, l'agence s'est vue confier d'autres missions, au premier rang desquelles le développement de liaisons ferroviaires de fret et celle des transports collectifs de personnes.

On doit s'attendre par ailleurs à un report de trafic vers les autoroutes à péages, ce qui représenterait un accroissement des recettes des sociétés concessionnaires estimé entre 250 et 400 millions d'euros. Des discussions étaient en cours entre l'État et ces sociétés, avant même que la question de l'éco-taxe n'entre en ligne de compte, afin d'augmenter les redevances domaniales versées à l'AFITF.

e) Un recouvrement automatisé

La société Ecomouv' devra suivre les déplacements, sur les 15 500 kilomètres du réseau, de pas moins de 800 000 véhicules : 550 000 français et 250 000 étrangers. Pour mener à bien cette tâche d'envergure, la seule solution

envisageable, par ailleurs recommandée par la directive Eurovignette III, consistait à mettre en place des péages électroniques.

Chaque véhicule, français comme étranger, devra ainsi installer un « *équipement électronique embarqué permettant l'enregistrement automatique, à chaque franchissement d'un point de tarification, des éléments nécessaires à la liquidation de ladite taxe* » (article 276 du code des douanes). La géolocalisation se fera par satellite ou par ondes courtes lorsque le satellite sera inopérant, par exemple dans les tunnels.

Le code des douanes ajoute que « *la taxe due au titre des trajets effectués est liquidée à partir des informations collectées automatiquement au moyen de l'équipement électronique embarqué [...], des informations déclarées lors de l'enregistrement du véhicule et des données paramétrées dans l'équipement électronique embarqué* ».

f) Des modes de contrôle électroniques

Les forces de l'ordre disposeront de trois catégories d'instruments pour mener à bien leurs contrôles :

- 173 portiques de contrôle fixes, capables d'identifier la catégorie du véhicule et de lire sa plaque ;
- 130 points de contrôle déplaçables ;
- des contrôles automatiques manuels, à l'instar des radars mobiles utilisés pour les contrôles de la vitesse.

B.— UN PARTENARIAT PUBLIC-PRIVÉ AVEC UN CONSORTIUM FRANCO-ITALIEN

1. Le choix d'un prestataire privé

La recherche d'une interopérabilité maximum conduit à limiter le nombre d'équipements électroniques embarqués à bord des poids lourds et impose la perception de la taxe par le canal de sociétés de télépéage. Ces sociétés étant déjà présentes sur les autoroutes françaises, ce système a été retenu d'emblée pour la mise en œuvre de l'éco-taxe. L'interopérabilité sera ainsi assurée entre les péages autoroutiers et l'éco-taxe.

Afin de permettre à des opérateurs privés d'assurer le recouvrement de la taxe, et compte tenu de la complexité technique du projet, le Gouvernement précédent a décidé de recourir à un contrat de partenariat public-privé, au terme d'une procédure de dialogue compétitif.

Par décision du 14 janvier 2011, la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement a retenu l'offre remise par Autostrade per l'Italia SpA ⁽¹⁾.

Annulée par le tribunal administratif de Cergy-Pontoise, la procédure d'appel d'offres a finalement été validée par le Conseil d'État le 24 juin 2011.

L'entreprise Autostrade per l'Italia a constitué le consortium Ecomouv', dont elle possède 70 % du capital, le reste étant détenu par Thalès, pour 11 %, SNCF, pour 10 %, SFR, pour 6 % et Steria, pour 3 %. Chaque membre du consortium a un rôle bien défini. Par exemple, SFR est en charge des systèmes de communication tandis que Thalès est responsable des systèmes de contrôle automatique.

Le contrat de partenariat avec Ecomouv', conclu le 20 octobre 2011, a une durée de 159 mois, soit 13 ans et 3 mois, dont 21 mois de déploiement et 11,5 années d'exploitation. Au terme du contrat, l'ensemble du dispositif est remis à l'État. Il prévoit un délai de 21 mois pour la mise en œuvre de la taxe poids lourds nationale.

Ses obligations contractuelles consistent à financer, réaliser, exploiter et maintenir le dispositif de collecte et de contrôle de l'éco-taxe et assurer directement les missions relevant de la commission.

RÉPARTITION DES COMPÉTENCES ENTRE LE PRESTATAIRE ET LA DIRECTION GÉNÉRALE DES DOUANES

Sont confiés au prestataire :

La collecte des informations nécessaires à l'établissement de la taxe : collecte des données relatives aux redevables et aux véhicules assujettis à la taxe, vérification de leur cohérence avec les justificatifs fournis et leur enregistrement dans la base de données, collecte des éléments bruts permettant l'identification du fait générateur de la taxe, **détermination** à partir de ces données **du fait générateur** constitué par le franchissement d'un point de tarification, **détermination de l'assiette, du taux** et des éléments impactant le taux applicable ;

La **liquidation** du montant de la taxe ;

La **communication** aux redevables non abonnés ou aux sociétés habilités fournissant un service de télépéage pour le compte de leurs redevables abonnés, **du montant de la taxe due** : notification des données agrégées et des données détaillées de liquidation par voie électronique, pour les redevables non abonnés, l'impression, à leur demande, sur support papier des avis de paiement et des factures détaillées ;

Le **recouvrement de la taxe facturée** aux redevables non abonnés ou aux sociétés habilités fournissant un service de télépéage, pour le compte des redevables abonnés, y compris le suivi des procédures collectives ;

(1) L'offre arrivée deuxième a été remise par le groupement réunissant Sanef SA, la Caisse des dépôts et consignations, Egis Projects SA, Atos Wordline SAS et Siemens Project Ventures GmbH. L'offre arrivée troisième a été remise par le groupement réunissant France Télécom SA, CS Systèmes d'Information, ETDE SA, Kapsch TrafficCom AG, FIDEPSP, SEIEF et DIF Infrastructure II BV.

L'**instruction des demandes en restitution** portant sur la taxe facturée : analyse des demandes et émission d'un avis motivé sur les suites à donner au dossier, transmission à l'administration des douanes et des droits indirects de l'avis motivé du commis et de l'ensemble des éléments constitutifs du dossier de demande en restitution, **remboursement du redevable, le cas échéant, après décision de l'administration des douanes** ;

La **constatation des manquements** au regard de la taxe et la notification aux redevables concernés de la taxe forfaitaire, ou au réel, correspondante : collecte des données enregistrées par les dispositifs de contrôles automatiques fixes et déplaçables ou par les dispositifs de la collecte de la taxe, analyse des anomalies, qualification de ces anomalies en manquement, liquidation de la taxe forfaitaire, ou au réel, due, impression et envoi au redevable de la notification de la taxe due au titre du manquement, information des corps de contrôle sur les anomalies et manquement constatés, transmission à l'administration des douanes des dossiers de manquements ;

Le **recouvrement de la taxe notifiée à la suite de manquements** ;

Le **versement au comptable des douanes et des droits indirects** compétent, par virement ;

Le **traitement des demandes en rectification ou en annulation** de la créance notifiée à la suite de manquements : analyse des demandes, information du redevable du rejet ou de l'acceptation de sa requête ;

L'**archivage des données relatives à la collecte et au contrôle de la taxe** : archivage pour son propre compte et pour le compte de l'administration des douanes et des droits indirects, de l'intégralité des données relatives à la collecte et au contrôle de la taxe, sur un support matériel situé en France métropolitaine ;

L'**information nominative délivrée au redevable**, relative à la taxe due et aux manquements constatés.

Restent de la compétence de la douane :

La **décision définitive** d'accepter ou de refuser les **demandes en restitution**, l'enclenchement des éventuels mouvements de fonds vers les commis, le traitement des contentieux liés aux actions en restitution ;

L'**exercice du pouvoir de police** : proposition d'arrangement transactionnel suite aux manquements constatés par le contrôle automatique du commis et aux infractions constatées par les agents des douanes et le traitement liés à l'amende ;

La **réalisation des contrôles physiques** : contrôle sur route avec les agents de la police ou de la gendarmerie et contrôle en entreprises ;

Le **recouvrement forcé en cas de non-paiement** par le redevable de la taxe forfaitaire ou au réel suite à un manquement ;

Le **traitement des contentieux** liés aux actions en annulation ou en rectification de la créance suite à un manquement ;

La **rédaction des textes d'application** liés à la mise en place de la taxe poids lourds ;

La **rédaction des guides de procédures** définissant les modalités de mise en œuvre des missions déléguées à destination du commis ;

Les **contrôles et audits du commis**.

Les sociétés de télépéage seront en position d'intermédiaires entre Ecomouv' et les transporteurs abonnés, qui les mandateront pour acquitter la taxe en leur nom.

Pour protéger le redevable, les chaînes techniques de collecte et de contrôle seront homologuées pour réduire autant que possible les taxations ou notifications de manquement à tort. Les objectifs contractuels de performance assurent quant à eux à l'État que le système permet de collecter au mieux la taxe et de notifier au mieux les manquements.

Les contrôles manuels sur le terrain et la répression des fraudes resteront de la seule compétence de l'État, mobilisant principalement les douanes, dans la mesure où l'éco-taxe poids lourds et les amendes pour fraude relèvent du régime douanier. La gendarmerie, la police et le contrôle des transports terrestres interviendront également.

2. Des frais de gestion élevés mais justifiés par la complexité du dispositif et le haut niveau de fiabilité exigé

Le loyer versé au prestataire Ecomouv' s'élève à 280 millions d'euros annuels, dont 50 millions relèvent de la TVA et 60 millions sont reversés aux sociétés de télépéage. Certaines critiques se sont exprimées à ce sujet, dans la mesure où cette somme représente près de 20 % du produit global de la taxe.

Il convient de rappeler, en premier lieu, que le prix constituait un critère substantiel du choix du titulaire dans le cadre de l'appel d'offres.

En deuxième lieu, comme l'indique le ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, l'examen du ratio coûts de gestion / poids-lourds-kilomètre fait apparaître un niveau très modéré de 0,22 à 0,23 en France, contre 0,26 à 0,27 en Suisse et en Allemagne.

Enfin, il s'agit d'une rétribution qui ne dépend pas des volumes de taxes perçus mais du service rendu. De fait, le prestataire de services est soumis à des exigences de technicité et de fiabilité bien supérieures à celles qui ont habituellement cours pour un système de péages classique. La complexité du système conduit Ecomouv' à engager des investissements d'un montant de plus de 600 millions, dont 50 % ont déjà été réalisés (appareils embarqués, portiques, systèmes informatiques, télécommunications...). C'est d'ailleurs cette complexité technique qui a justifié le recours à un partenariat public-privé. Les coûts devraient diminuer à mesure que les équipements seront mieux maîtrisés et que l'interopérabilité gagnera en puissance.

C.— DES MODALITÉS DE RÉPERCUSSION DÉLICATES

1. Le principe de la répercussion de l'éco-taxe poids lourds sur les bénéficiaires du transport de marchandises

Conformément au principe pollueur-payeur, et afin de peser le moins possible sur le secteur du transport routier de marchandises, le législateur a souhaité faire peser le coût de la prestation de transport sur le donneur d'ordres.

Ainsi, aux termes de l'article 11-VI de la loi du 3 août 2009 dite « Grenelle I », la taxe poids lourds « sera répercutée par les transporteurs sur les bénéficiaires de la circulation des marchandises. Par ailleurs, l'État étudiera des mesures à destination des transporteurs permettant d'accompagner la mise en œuvre de la taxe et de prendre en compte son impact sur les entreprises ».

Par application de ce principe, l'article L. 3222-3 du code des transports, issu de la loi de finances pour 2009, prévoit que le prix du transport est majoré de plein droit des taxes⁽¹⁾ supportées par l'entreprise pour la réalisation de l'opération de transport. La facture fait apparaître les charges supportées par l'entreprise de transport au titre de ces taxes.

L'article L. 3222-3 ajoute qu'« un décret en Conseil d'État fixe les conditions dans lesquelles cette majoration est établie, **sur des bases réelles ou forfaitaires**, ainsi que les modalités d'application correspondantes ».

2. L'opposition au décret du 4 mai 2012 et la réécriture du dispositif de répercussion

a) Le rapport Abraham

Afin de définir les modalités de répercussion, M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État aux transports, a chargé M. Claude Abraham, ingénieur général des ponts et chaussées, d'animer un groupe de travail. Il a remis en juin 2010 un rapport montrant la diversité et la complexité des activités du transport routier : « *il n'y a pas de commune mesure entre le transport lourd, sur grandes distances, d'une charge unitaire, pour le compte d'un seul chargeur, et le transport de messagerie où un même véhicule livre une multitude de clients et où l'activité de transport ne constitue qu'une fraction de la prestation* ». **Une répercussion au réel apparaît dès lors difficilement applicable.**

Le rapport distingue trois cas de figure :

– le cas où un véhicule est utilisé exclusivement pour un chargeur : en ce cas, la facturation devrait se faire au réel ;

– le cas des activités de messagerie, où le transport est une prestation parmi d'autres : l'éco-taxe devrait être intégrée en ce cas au barème de facturation ;

– le cas général de plusieurs chargeurs servis par un véhicule ou une flotte de véhicules où l'activité transport constitue la totalité de la prestation facturée : le transporteur devrait alors appliquer un forfait qui dépend des points de chargement et de déchargement.

(1) La taxe nationale et la taxe alsacienne

Pour les opérations qui n'entrent dans aucune de ces trois catégories, le rapport Abraham indique qu'il appartiendra au transporteur de négocier les modalités de répercussion de la taxe, et les charges induites, auprès de son client.

b) Le décret du 4 mai 2012 : un dispositif difficilement applicable

Sur le fondement des conclusions du rapport Abraham, les modalités de répercussion du prix du transport routier ont été définies par un décret du 4 mai 2012⁽¹⁾. Il maintient la trilogie du rapport, en y apportant quelques nuances :

– lorsque l'opération de transport est effectuée pour le compte d'un seul donneur d'ordres, la répercussion se fait au réel, dans les mêmes conditions ;

– lorsque l'opération de transport est associée à des opérations de groupages et de tris à des fins d'acheminement, par exemple dans le cas de la livraison de colis, « *ou à toute autre prestation indissociable de l'opération de transport et que le prix de l'opération ne permet pas d'isoler le prix du transport routier proprement dit, le prix de l'opération de transport est majoré d'un montant forfaitaire en application d'un barème fixé* » non plus par le transporteur, mais par arrêté du ministre chargé des transports, et établi en fonction du poids et des lieux de chargement et déchargement des marchandises transportées » ;

– dans tous les autres cas, qui sont en fait majoritaires, le prix du transport routier est, conformément au rapport, majoré d'un pourcentage forfaitaire, mais celui-ci est calculé par le transporteur à partir du rapport entre le montant dû au titre de la taxe nationale ou alsacienne pour une période donnée et le chiffre d'affaires de cette période.

Le décret institue par ailleurs une commission nationale d'évaluation du dispositif de répercussion.

Ce texte a suscité une opposition unanime des professionnels. L'association des utilisateurs de transport de fret et la confédération française du commerce interentreprises ont d'ailleurs déposé un recours devant le Conseil d'État. Le principal grief des chargeurs envers ce dispositif est qu'il ne leur offre aucune visibilité *a priori* sur le coût de la répercussion.

La complexité de ce dispositif le rend de fait très difficilement applicable. Il apparaît en effet très délicat de faire le départ entre les trois cas de figure indiqués. Le comité national routier, dans un rapport au ministre des transports de mars 2012, citait le cas d'une prestation de transport avec fret complémentaire (cas où le véhicule n'est pas entièrement rempli par la marchandise). Si cette opération semble pouvoir être rangée dans la troisième catégorie du texte, l'incertitude

(1) Décret n° 2012-670 du 4 mai 2012 relatif aux modalités de majoration du prix du transport liée à l'instauration de la taxe alsacienne et de la taxe nationale sur les véhicules de transport de marchandises

demeure dans d'autres cas, par exemple dans les cas où elle a lieu sans fret complémentaire.

Cette difficulté d'application induit une charge administrative difficile à assumer pour les entreprises du transport routier de marchandises, qui, pour 82 % d'entre elles, ont moins de dix salariés.

Par ailleurs, les transporteurs dénoncent le fait que leurs frais de gestion ne sont pas pris en compte.

Pour remédier à l'ensemble de ces imperfections, le Gouvernement a choisi de **réécrire entièrement le dispositif. L'article 7 du projet de loi substitue à la répercussion de l'éco-taxe une majoration forfaitaire du prix du transport routier**, décorrélée du trajet effectué et du montant de l'éco-taxe effectivement acquitté. Votre rapporteur détaille ce dispositif dans son commentaire de l'article 7.

III.— LES EFFETS ÉCONOMIQUES DE L'ÉCO-TAXE ET DE LA MAJORATION DU PRIX DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Votre rapporteur a souhaité examiner les conséquences économiques de la taxe et de la majoration du prix du transport, qu'il s'agisse de l'impact sur l'activité des transporteurs routiers - pour compte d'autrui et pour compte propre - ou des effets sur les prix à la consommation. Les diverses études et prévisions effectuées et les exemples étrangers laissent à penser que ces effets seront modérés.

A.— UN EFFET A *PRIORI* LIMITÉ SUR LE TRANSPORT ROUTIER

1. Le transport routier pour compte d'autrui : un secteur à l'importance indéniable qui pâtit d'une structure atomisée et d'une faible rentabilité

a) La fragilité du secteur

Le transport routier pour le compte d'autrui désigne les entreprises effectuant à titre principal des transports de fret interurbain ou de proximité, de la location de camions avec chauffeur et du déménagement. Ce secteur fragile présente les caractéristiques suivantes :

- une structure atomisée : en 2010, les entreprises de transport routier sont au nombre de 37 500. Une grande part d'entre elles sont des très petites entreprises : les sociétés de moins de 10 salariés forment 82 % de l'ensemble et leurs recettes représentent 21 % du chiffre d'affaires sectoriel.

- une importance économique considérable : plus de 360 000 salariés pour un chiffre d'affaires de près de 43 milliards d'euros ;

- une faible rentabilité : avec un ratio résultat net (570 M€) / chiffre d'affaires (43 000 M€) de 1,3 % pour 2010, la rentabilité du secteur est faible. Le taux de marge est de 2,9 % pour cette même année.

En raison de la crise économique, l'activité du transport routier de marchandises a accusé un recul de plus de 22 % entre 2007 et 2009. Malgré la croissance enregistrée en 2010 et en 2011, le volume demeure très inférieur à celui de 2007 (- 18 %). La taille du parc des transporteurs diminue au fil du temps, en raison de la baisse des investissements induite par la faiblesse de la demande de transport. Le poids des entreprises déficitaires en termes de résultat courant avant impôt est passé de 25 % en 2007 à près de 40 % en 2011.

Le transport routier intérieur de marchandises

En milliards de tonnes-kilomètres, évolutions en %

	2007	2008	2009	2010	2011	2011 / 2010
Pavillon français	229,2	217,5	186,8	196,3	200,5	2,1%
National (PTAC>3,5t)	191,5	181,9	156,1	164,4	168,3	2,4%
<i>dont compte propre</i>	30,0	29,3	27,3	29,9	32,2	7,6%
<i>dont compte d'autrui</i>	161,5	152,7	128,7	134,5	136,1	1,2%
National (PTAC≤3,5t)	22,2	22,0	20,9	21,9	22,5	2,4%
International (PTAC>3,5t)	15,5	13,6	9,8	10,0	9,7	-3,0%
<i>dont Transit (PTAC >3,5t)</i>	0,3	0,2	0,2	0,1	0,1	ns
Pavillon étranger	124,6	123,2	110,0	115,2	115,4	0,2%
Transit	63,7	58,8	51,9	53,9	53,5	-0,8%
International	55,9	58,9	51,9	55,1	55,7	1,0%
Cabotage	5,0	5,5	6,2	6,2	6,3	1,0%
Transport routier total	353,8	340,8	296,8	311,6	315,9	1,4%

(Source : SOeS)

Dans un contexte d'atonie de la croissance économique, en glissement annuel, le trafic routier public a baissé de 15,4 % au troisième trimestre 2012.

Depuis le dernier trimestre 2011, les défaillances économiques s'accroissent. La sinistralité s'est accélérée au dernier trimestre 2011 (+ 13,3 %) et s'est poursuivie tout au long des trois premiers trimestres 2012 : + 10,9 % au premier trimestre, + 5,4 % au second et + 15,2 % au troisième.

Les contraintes de compétitivité-coût et la structure atomisée du secteur ont favorisé une externalisation des opérations de traction vers les très petites entreprises. Les grandes entreprises (de plus de 50 salariés) ont ainsi développé les activités à plus forte valeur ajoutée, telles que l'organisation de la chaîne de transport ou de la chaîne logistique et ont concentré leurs efforts sur la recherche du fret.

Sur la partie française des transports routiers acheminant le commerce extérieur de la France, le pavillon français ne maîtrise plus que 15 % du marché en 2011. Cette part s'élevait à 40 % au début des années 2000. Depuis cette période, elle n'a cessé de se dégrader.

Aussi, la part du pavillon français dans les échanges internationaux routiers avec le reste de l'Union européenne n'est plus que 13 %.

Enfin, du fait de sa position géographique, la France est le pays de l'Union européenne qui connaît le plus fort cabotage. Si la part captée par les pavillons des États membres représente 3,6 % des transports domestiques en 2011, cette part a été multipliée par quatre depuis 1999.

b) Les effets a priori limités de l'éco-taxe sur le transport routier pour compte d'autrui

Les estimations fournies par le Gouvernement à votre rapporteur font état d'un impact relativement limité de l'éco-taxe sur les transporteurs routiers pour compte d'autrui. Ces études partent du principe que, en moyenne, 30 % de l'itinéraire emprunté par un poids lourd concernera des routes taxées. Pour le reste, le véhicule circulera :

– soit sur le réseau routier local non taxé, qui représente 99,5 % des routes secondaires françaises ;

– soit sur les 1 500 kilomètres de réseau national non taxé (soit 12,5 % de l'ensemble) ;

– soit sur les autoroutes à péages (près de 9 000 kilomètres).

Par conséquent, le surcoût engendré par l'éco-taxe poids lourds est estimé entre 3,7 % et 3,8 %.

Or, le taux de majoration du prix du transport routier correspond au rapport entre un montant total de taxe payée et une valorisation globale des coûts complets de transport sur un périmètre donné. Ce taux équivaut, en moyenne, au coût de la taxe supporté par les transporteurs pour compte d'autrui.

Votre rapporteur tient à rappeler que cette majoration s'inscrit dans le cadre d'un rapport de force favorable aux chargeurs. Il est donc possible que, dans le cadre de leurs négociations commerciales, les entreprises de transport routier de marchandises soient contraintes d'accorder quelques concessions à leurs donneurs d'ordre en rognant quelque peu le « haut de facture ». Compte tenu de la faiblesse des marges du transport routier, ces remises devraient toutefois être extrêmement limitées.

En tout état de cause, le caractère forfaitaire du dispositif de majoration est, aux yeux de votre rapporteur, la moins mauvaise des solutions et la seule qui puisse favoriser la pérennité des entreprises du secteur.

2. La problématique du transport routier pour compte propre

Les représentants des entreprises effectuant des prestations de transport pour leur compte (grossistes-distributeurs, coopératives, entreprises de messagerie etc...) ont exprimé à votre rapporteur deux types de préoccupations : la première concerne la majoration du prix du transport routier, la seconde la concurrence avec les détaillants recourant à la pratique dite du « *cash and carry* ».

a) L'impossibilité de majorer le prix du transport : des craintes à relativiser

Les entreprises de transport pour compte propre craignent que leurs adhérents éprouvent des difficultés à appliquer la majoration du prix du transport, dans la mesure où l'article 7 du projet de loi ne vise que le transport pour compte d'autrui.

Interrogé par votre rapporteur sur ce point, le Gouvernement a rappelé que, pour ces entreprises, le transport n'est que l'une des prestations proposées dans le cadre d'un contrat global, et, en conséquence, ne forme qu'une part marginale du prix final. Cette part est estimée entre 7 % et 20 %. L'effet moyen de l'éco-taxe sur les coûts de transports étant évalué à + 3,7 %, le Gouvernement évalue à + 0,7 % la hausse maximale que devra supporter le transporteur pour compte propre.

Dès lors, quand bien même les vendeurs ne souhaitent pas ou ne peuvent pas identifier la part de la prestation de transports dans le prix global, le Gouvernement estime qu'il serait inefficace et juridiquement fragile de mettre en place un dispositif spécifique pour des adaptations aussi faibles.

En cas d'impossibilité de déterminer le prix de la prestation de transport *stricto sensu*, le prix du forfait ne pourra pas faire l'objet d'une majoration. Ce coût devra donc être intégré dans le mécanisme traditionnel de détermination des prix par l'entreprise.

L'article 7 du projet de loi institue un mécanisme de majoration obligatoire de prix librement et contractuellement déterminés dans le domaine du transport. Cette intervention dans le mécanisme de fixation des prix se justifie par l'intérêt général qu'il y a à protéger le secteur du transport routier pour lequel l'effet de l'éco-taxe sur les coûts est maximal et qui est particulièrement fragile. En revanche, l'extension du dispositif de majoration à d'autres secteurs économiques serait une source de complexité du dispositif qui nuirait à son efficacité.

b) Une concurrence « déloyale » entre grossistes-distributeurs et détaillants pratiquant le « cash and carry » ?

Dans le cadre des auditions qu'il a menées, votre rapporteur a également perçu la crainte de certaines entreprises, à commencer par les grossistes-distributeurs, de subir une forme de concurrence déloyale de la part de détaillants qui viennent s'approvisionner directement en sortie d'usine avec leur véhicule de moins de 3,5 tonnes (pratique dite du « *cash and carry* »).

Les services de la direction générale des transports, des infrastructures et de la mer du ministère de l'écologie, interrogés par votre rapporteur, ont montré, là encore, que l'effet de l'éco-taxe devrait être très modéré. En effet, la situation concurrentielle entre grossistes-distributeurs et détaillants dépend beaucoup plus

des modalités de fixation des prix par le distributeur que de l'existence ou non de l'éco-taxe. Le cas le plus défavorable aux grossistes est celui dans lequel les prix de livraison sont fixés de manière uniforme, indépendamment des distances parcourues ; même dans un tel cas de figure, l'étude de la DGTIM montre que le pourcentage des sites en concurrence directe avec le « *cash and carry* » passe de 10,76 % à 10,96 %. En revanche, lorsque les prix sont déterminés en fonction de la position dans la tournée ou de l'éloignement, l'offre proposée par le grossiste-distributeur est systématiquement la solution la plus intéressante pour le client.

B.— QUEL IMPACT SUR LE PRIX DE VENTE DES PRODUITS ?

1. La faible part du transport dans le prix de vente d'un produit

Lors des auditions conduites par votre rapporteur, des inquiétudes se sont manifestées sur l'impact de l'éco-taxe et de la majoration du prix du transport routier sur le prix de vente des produits finaux. La question a été évoquée en particulier s'agissant d'une chaîne de transport faisant intervenir plusieurs intermédiaires.

Or, il apparaît que, dans la mesure où seule la prestation de transport fait l'objet d'une majoration, il n'y a pas à craindre une augmentation plus importante du prix du produit final dans le cas d'une chaîne de transport. En effet, l'augmentation du prix du produit transformé tient plus à la part du prix du transport dans le prix total qu'au nombre de maillons dans la chaîne de transport conduisant à sa fabrication. Quel que soit le nombre d'intermédiaires, l'effet final de la taxe n'est pas cumulatif mais reflète simplement l'importance de l'usage de la route dans le prix du produit final. Il s'agit bien de la conséquence naturelle de l'application du principe utilisateur - payeur.

Il faut rappeler à cet égard que **la part du transport est relativement faible dans le prix total d'un produit - on l'évalue en moyenne à 2% -** et cela est d'autant plus vrai que le produit est à forte valeur ajoutée.

En réponse à un questionnaire de votre rapporteur, la DGTIM a fait état d'évaluations attestant que la part des coûts de transport dans le prix total est limitée quel que soit le secteur d'activité.

Dans le BTP, elle est comprise entre 10 % et 12 %, mais dépend du type d'activité : elle est plus élevée pour les chaussées et le terrassement que pour les ouvrages d'art ou le bâtiment. L'augmentation du prix de vente attendue dans ce secteur d'activité serait de l'ordre de 0,5 %.

Dans l'agroalimentaire, des éléments fournis par les entreprises bas-normandes indiquent que le coût du transport dans le chiffre d'affaires global varie de 6 % (pour l'abattage et la production de viande de porc) à 20 % (pour la salaison et la charcuterie industrielle). Les effets sur les prix mesurés à partir des

analyses détaillées réalisées avec les acteurs bretons sont variables, de 0,06 % pour les produits élaborés à 0,3 % pour le mareyage ou les produits « bruts ».

Les eaux minérales sont plus fortement impactées en raison de leur faible valeur unitaire : l'effet final de la taxe sur le prix de vente est estimé à 0,9 %. Le transport inclut ici la livraison des magasins.

Enfin, la part du transport est estimée à 3 % dans la construction automobile, en raison de la forte valeur ajoutée des biens produits. L'effet sur le prix final n'est pas évalué.

De manière globale, le Gouvernement a fait part à votre rapporteur d'une estimation selon laquelle **l'effet final de la taxe sur le prix de vente des produits de grande consommation devrait être compris entre 0,01 et 0,3%**.

2. Les exemples allemand et suisse attestent une hausse très modérée des prix à la consommation

Une étude de 2006 ⁽¹⁾ atteste l'impact marginal de l'éco-taxe sur les prix finaux. La part du transport dans le prix des produits vendus en Allemagne, classés en 70 catégories, est au maximum (hors la catégorie transport) de 2,8 % (pour le bois) et inférieur à 1 % pour 53 catégories. L'effet final sur les prix atteint au maximum 0,2 % et en moyenne 0,1 %. Tout laisse à penser que les effets devraient être plus faibles en France, puisque le montant de la taxe n'excède pas, en moyenne, 12 centimes du kilomètre et qu'une très faible part du réseau routier local est taxé.

Un résultat équivalent est constaté en Suisse, où 100 % du réseau routier est taxé et où le taux moyen de l'éco-taxe est plus de trois fois supérieur au taux français : 38 centimes du kilomètre. La hausse des prix s'est cantonnée, en moyenne, à 0,11 %.

Par ailleurs, votre rapporteur a perçu quelques inquiétudes concernant l'effet de la majoration du prix sur les produits fabriqués en France, qui seraient désavantagés par rapport aux produits provenant de nos voisins. Il convient de rappeler que, s'agissant des produits importés, les transporteurs étrangers qui convoient des biens sont aussi soumis à l'éco-taxe sur la partie française de leur trajet. La taxe étant assise sur les kilomètres parcourus, ce n'est pas l'origine mais le trajet sur le réseau taxable qui influe sur le coût du transport. Par ailleurs, les produits importés subissent la taxation des réseaux routiers de nombreux pays européens. Parmi les pays disposant de dispositifs de taxation kilométriques, on peut citer en particulier l'Allemagne, la Suisse, l'Autriche, la Grèce, l'Italie, l'Irlande, les Pays-Bas, la Pologne, le Portugal et la Slovaquie. La Belgique et le Danemark envisagent d'instituer ce type de taxation.

(1) Claus Doll et Axel Schaffer, *Economic impact of the introduction of the German HGV toll system, Transport Policy 14 (2007) pp. 49-58*

TRAVAUX DE LA COMMISSION

I.— DISCUSSION GÉNÉRALE

Lors de sa réunion du 27 mars 2013, la commission a examiné pour avis, sur le rapport de M. Fabrice Verdier, le projet de loi portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports (n° 728).

M. le président François Brottes. Nous examinons ce matin un projet de loi visant à améliorer nos infrastructures de transport – et je rappelle qu'une mission portant sur ce sujet a été confiée à notre collègue Philippe Duron, qui préside l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF).

Deux amendements déposés sur le texte sont irrecevables. D'une part, un amendement de M. Patrice Prat, portant article additionnel après l'article 7, qui vise au remboursement de l'écotaxe due au titre des services multimodaux de transport de marchandises : le remboursement d'un impôt est une charge publique dont la création n'est pas susceptible d'être gagée. D'autre part, un amendement de M. Richard Ferrand, portant article additionnel après l'article 7 *ter*, qui affecte le produit de la taxe perçu par l'AFITF à une nouvelle dépense.

M. Fabrice Verdier, rapporteur pour avis. Notre commission s'est saisie pour avis des articles 6 *bis* à 7 *ter* qui ont trait à l'écotaxe sur les poids lourds et à sa répercussion sur les donneurs d'ordres. C'est un point central du projet de loi, et son principe a fait l'objet d'un large consensus lors de l'adoption de la loi « Grenelle I » votée à l'unanimité moins cinq abstentions. En outre, seuls quatre sénateurs se sont abstenus lors du vote du présent projet de loi.

Cette écotaxe s'inscrit dans le cadre des directives européennes « Eurovignette », qui visent à harmoniser la perception des péages en vue de garantir le financement de la construction des infrastructures. Elle constitue également une application du principe « pollueur payeur » énoncé dans la Déclaration de Rio de 1992 puis consacré par la Charte de l'environnement de 2005, dont l'article 4 prévoit que « toute personne doit contribuer à la réparation des dommages qu'elle cause à l'environnement ».

Appliqué au transport routier de marchandises, ce principe vise plusieurs objectifs : financer les infrastructures de transport, et avant tout les routes qui subissent le passage des poids lourds ; adresser un signal-prix aux chargeurs, afin de réduire la demande de transport routier ; faire payer l'usage des routes – notamment aux transporteurs étrangers qui, à l'heure actuelle, traversent parfois la France sans y acheter de carburant ni acquitter la moindre taxe ; rationaliser le transport routier sur les courtes et moyennes distances ; favoriser l'usage d'autres modes de transport ; enfin, internaliser les coûts externes du transport.

L'Alsace fut la première collectivité à souhaiter bénéficier de l'écotaxe : l'Allemagne ayant instauré ce système sur son territoire le 1^{er} janvier 2005, des milliers de poids lourds s'étaient alors reportés sur les routes alsaciennes, parallèles aux autoroutes allemandes – et gratuites. La loi du 5 janvier 2006 a donc institué une taxe expérimentale en Alsace pour les véhicules de plus de 12 tonnes.

Puis, appliquant le principe « pollueur payeur », le Grenelle de l'environnement a posé le principe d'une « éco-redevance kilométrique pour les poids lourds sur le réseau routier non concédé ». La loi de finances pour 2009 et la loi « Grenelle I » ont défini les modalités d'application de l'écotaxe sur les poids lourds. Ambitieux et complexe, ce dispositif de grande envergure devrait entrer en vigueur le 1^{er} octobre 2013.

Au total, 15 500 kilomètres de routes seront taxés – 10 200 kilomètres de routes nationales et 5 300 de routes locales, choisies après concertation avec les collectivités territoriales. Seule une très faible part des routes locales sera concernée. 800 000 poids lourds, dont 550 000 français et 250 000 étrangers, seront assujettis à la taxe. En seront redevables tous les transporteurs de marchandises, pour compte d'autrui mais également pour compte propre.

Le montant de la taxe – 12 centimes par kilomètre en moyenne – dépend de la catégorie du véhicule, c'est-à-dire de son poids et de son nombre d'essieux. Modulé en fonction de la norme Euro, son taux varie de - 15% pour l'Euro 6 – et même de - 40 % pour un véhicule électrique – à + 20 % pour l'Euro I ou un modèle plus ancien. Autrement dit, de 6,8 centimes par kilomètre pour un petit camion bénéficiant des dernières normes écologiques à 19,6 centimes pour un gros camion très polluant. Trois régions bénéficient d'abattements – de 25 % en Aquitaine et Midi-Pyrénées et de 40 % en Bretagne. Les recettes de la taxe sont estimées à 1,2 milliard d'euros, dont 760 millions seront attribués à l'AFITF, 160 millions aux collectivités territoriales propriétaires des routes locales taxées, 50 millions de TVA sur le loyer versé à la société prestataire Écomouv' et 230 millions hors taxes pour le partenaire privé, dont 60 millions sont reversés aux sociétés de télépéage.

Afin de conférer toute sa force au principe pollueur payeur, les exonérations ont été limitées à quelques cas : outre les véhicules de transport de personnes, sont exonérés les véhicules d'intérêt général prioritaires, les véhicules et matériels agricoles, les véhicules militaires et les véhicules spécialisés tels que les bennes à ordures ménagères, les bazars forains et les camions de dépannage. Le Sénat y a ajouté les véhicules appartenant à une collectivité locale affectés à l'entretien ou à l'exploitation des routes.

La recette globale de la taxe est plafonnée au total des coûts de construction, d'exploitation, d'entretien et de développement du réseau taxable.

Étant donné l'ampleur du dispositif et le degré de fiabilité requis, le Gouvernement a eu recours à un partenariat public-privé, attribué par appel

d'offres au consortium franco-italien Écomouv', constitué d'Autostrade, de Thalès, de la SNCF, de SFR et de Steria. Le contrat conclu en octobre 2011 prévoit une livraison du dispositif à l'État en 2024.

Plus de quatre ans après le vote de la taxe, les modalités de sa répercussion continuent à poser des difficultés majeures : les transporteurs routiers et les donneurs d'ordres se sont d'ailleurs unanimement opposés au décret du 4 mai 2012 qui les définit. Ils mettent en cause la complexité du texte ainsi que le manque de visibilité et les charges administratives qu'il entraîne pour les entreprises. Les conditions du transport routier rendant quasi impossible la répercussion au réel de l'écotaxe acquittée, celle-ci ne peut donc être que forfaitaire, comme le prévoit l'article 7 du projet de loi. Le prix du transport routier facturé au donneur d'ordres sera majoré, quel que soit l'itinéraire emprunté, d'un taux qui est fonction des régions de chargement et de déchargement, et calculé en proportion du coût de l'écotaxe pour le transporteur routier. Le texte distingue deux cas de figure : le taux régional – de 0 % en Corse à 6,3 % en Alsace – s'appliquera lorsque le transport est effectué au sein d'une seule région ; en revanche, en cas de transport interrégional, c'est le taux national, de l'ordre de 4,4%, qui vaudra.

Les professionnels sont plutôt favorables au dispositif, dont ils apprécient la simplicité et la prévisibilité, même s'il n'est pas parfait : la simplicité à un prix, et au gré des itinéraires choisis, le transporteur sera tantôt favorisé, tantôt pénalisé vis-à-vis de son donneur d'ordres. Si ces écarts sont inévitables, ils sont néanmoins d'une ampleur très limitée et permettent de protéger les transporteurs routiers. Avec ce mécanisme, la France est la seule à donner sa pleine application au principe « pollueur payeur ».

Les transporteurs routiers, les donneurs d'ordres et grossistes, les représentants de la grande distribution et du monde agricole, l'AFITF et les fonctionnaires du ministère m'ont convaincu du fait que, malgré sa complexité, l'écotaxe aura des effets positifs sur notre économie puisqu'elle permettra de financer des routes et des infrastructures innovantes, de rationaliser le transport et d'internaliser les coûts externes du transport routier. La taxe devrait être relativement neutre pour le secteur – très fragile – du transport routier pour compte d'autrui. Les entreprises pratiquant le transport pour compte propre – notamment les grossistes-distributeurs, les coopératives et les entreprises de messagerie – ne pourront pas toujours répercuter l'écotaxe mais son coût représentera au maximum 0,7 % du montant de la prestation globale. Les prix à la consommation devraient être peu affectés par l'application de la taxe : on en anticipe une hausse comprise entre 0,01 et 0,3 %.

Par le biais d'un amendement de M. Roland Ries, le Sénat a prévu l'obligation pour le Gouvernement de remettre au Parlement un rapport présentant les effets de la majoration sur les prix du transport. Je vous propose d'étendre le champ de ce rapport aux thèmes suivants : les difficultés d'application et de répercussion de l'écotaxe ; l'impact de l'écotaxe et de la majoration sur les prix du

transport, sur les négociations tarifaires entre les transporteurs routiers et leurs donneurs d'ordres, sur les parts de marché des transporteurs routiers français de marchandises en Europe, sur les prix des produits de grande consommation et sur le report modal ; enfin, ses modalités d'application chez nos voisins européens. Je vous propose également de reporter la remise du rapport d'évaluation au 31 décembre 2014. Nous disposerons ainsi d'un recul suffisant pour proposer d'éventuelles mesures correctrices.

M. Lionel Tardy. L'écotaxe poids lourds est un sujet complexe. Si nous nous accordons tous sur un principe voté lorsque nous étions dans la majorité, sa mise en application pose deux problèmes. Tout d'abord, les entreprises de transport pour compte propre, ne pouvant répercuter la taxe, subiront des distorsions de concurrence. Ensuite, certains transporteurs pourront répercuter une taxe qu'ils n'auront pas acquittée, puisque le principe de répercussion s'applique, quel que soit le trajet parcouru. Constructifs, nos amendements visent à renforcer la solidité juridique du dispositif.

M. Philippe Kemel. Fondé sur le principe « pollueur payeur », ce judicieux dispositif d'écotaxe, dont le travail du rapporteur améliore la lisibilité, incitera au développement de l'intermodalité et au report du transport routier sur d'autres modes, tels que les voies ferrée ou fluviale.

La complexité du système risque néanmoins d'annihiler les effets économiques et sociaux attendus de la mesure. En outre, le recours au partenariat public-privé pour gérer une taxe visant à réaménager de notre réseau de transport a conduit la puissance publique à confier des investissements conséquents à un groupe privé, et ce, pour des coûts exorbitants.

Le ministre des transports s'est efforcé de simplifier le dispositif en proposant une taxation forfaitaire moyenne des poids lourds qui a certes pour effet de gommer les différences de parcours mais qui nous paraît néanmoins la seule solution possible. Nos amendements visent d'ailleurs à minimiser les disparités que le texte introduit entre le transport régional et le transport interrégional.

Favorable au principe de taxation des poids lourds, la Fédération nationale des transports routiers (FNTR) en redoute néanmoins les effets, d'une part, sur les petites entreprises de transport pour compte d'autrui, qui sont souvent tractionnaires de grands donneurs d'ordres et qui, ne pouvant répercuter la diminution de leurs marges sur le prix de la prestation, devront intégrer la taxe dans leurs coûts de production ; et d'autre part, sur la trésorerie des petites entreprises qui subiront un décalage entre le paiement de la taxe et la perception des recettes en provenance de leurs clients.

Enfin, les amendements permettant de mieux répartir le produit de la taxe perçu par l'État entre le transport routier et l'intermodalité, ou d'affecter une part fixe – de 20 à 25 % – du produit de la taxe au développement de celle-ci méritent un examen attentif.

M. Franck Reynier. Chacun reconnaît que la mise en application du principe de l'écotaxe présente des difficultés. S'il nous faut garder à l'esprit les objectifs consensuels du Grenelle de l'environnement et poursuivre les efforts initiés en la matière, le groupe UDI s'inquiète des modalités d'application des dispositions votées par le Parlement. Quels seront les contours et les objectifs du débat national sur la transition énergétique étant donné que le Gouvernement a déjà annoncé des mesures fortes sur le sujet ? Quant à la rénovation thermique des bâtiments, thème essentiel du Grenelle de l'environnement, le Gouvernement n'y a accordé aucun soutien, ce qui a entraîné des destructions d'emplois dans le secteur. Bien que l'objectif majeur assigné à l'écotaxe soit le développement de la multimodalité, le Gouvernement a abandonné de grands projets d'infrastructures de transport ferroviaire.

En revanche, le Gouvernement ne se lasse décidément pas d'augmenter la fiscalité : en instaurant cette taxe, comment peut-il ignorer le contexte économique périlleux dans lequel le transport français se trouve actuellement en Europe, lui qui subit de plein fouet la concurrence des pays de l'Est ? Notre groupe plaide pour que le Grenelle de l'environnement redevienne un levier économique de relance de la croissance : que sont devenues les propositions du rapport Gallois en faveur de la compétitivité de notre économie ? Le taux de chômage, qui s'aggrave de jour en jour, atteint des niveaux historiques, à l'image de votre cote d'impopularité, qui bat chaque mois de nouveaux records ! Les Français souhaitent que vous changiez de politique économique. Mais vous n'écoutez personne. Il vous faut revoir vos priorités politiques et surseoir à l'application de l'écotaxe sur les poids lourds.

M. le président François Brottes. Vous étiez sans doute absent le jour où nous avons voté le crédit de compétitivité !

M. Joël Giraud. Tout en étant favorable à l'écotaxe sur les poids lourds, notre groupe estime qu'il aurait fallu consulter un certain nombre de personnes morales avant d'envisager son instauration – et notamment les comités de massif, en raison de la fragilité des territoires qu'ils couvrent, et les départements, qui sont gestionnaires de voirie et subiront des reports de trafic.

En outre, que se passera-t-il lorsque les transporteurs provenant de l'étranger auront le choix entre des itinéraires taxés et non taxés, par exemple, entre le tunnel du Fréjus, itinéraire payant du réseau concédé, et le col de Montgenèvre, qui est gratuit ? Actuellement, pour limiter le nombre de poids lourds passant par le col, nous sommes obligés de négocier avec la Commission intergouvernementale franco-italienne des mesures de régulation de trafic. Comme les camions les plus dangereux – c'est-à-dire Euro 0 – ne peuvent transiter en sécurité par des tunnels, on les fait traverser des agglomérations par un itinéraire alternatif et ce sont toujours les mêmes collectivités qui trinquent !

Or, le réseau retenu pour l'écotaxe n'améliorera nullement la situation : les transporteurs auront le choix entre, d'une part, des itinéraires gratuits et d'autre

part, des itinéraires payants sur les réseaux concédé et national taxé. Ainsi, la nationale Grenoble-Gap, censée se doubler d'une autoroute, l'A51 – véritable serpent de mer –, va être taxée alors qu'aucun poids lourd ne l'emprunte ! En revanche, la route départementale du col de la Croix-Haute entre Sisteron et Grenoble, cédée au département contre son gré, ne se verra pas appliquer l'écotaxe alors qu'elle accueille 90 % des poids lourds de l'itinéraire ! Il n'est donc pas étonnant que la FNTR soit favorable au projet ! Ces effets de report de trafic doivent être corrigés sans attendre la clause de révision du dispositif, fixée au 31 décembre 2014.

Mme Brigitte Allain. Le projet de loi clarifie le cadre juridique applicable au secteur des transports tout en facilitant les interconnexions européennes et internationales. Les vingt-cinq articles qu'il comporte illustrent à quel point il était nécessaire de dépoussiérer notre code des transports.

S'agissant plus particulièrement des articles relatifs à l'écotaxe poids lourds, rappelons que le transport routier, de loin le plus polluant, produit 95,2 % du CO₂ émis par le transport de marchandises, sans compter les particules fines ni les autres pollutions qu'il engendre au détriment de la santé publique. Les infrastructures routières contribuent également à l'artificialisation des sols et à la rupture des continuités écologiques.

Il est donc impératif d'appliquer à ce mode de transport le principe « pollueur payeur » c'est-à-dire d'internaliser les coûts externes qu'il fait peser sur la santé et l'environnement. Les écologistes, qui plaident depuis longtemps en faveur de l'instauration d'une écotaxe sur les poids lourds dont les recettes seraient affectées au développement de modes de transport durables et alternatifs, ne peuvent que se féliciter de ce projet de loi.

Issue de la directive « Eurovignette » et de la loi « Grenelle I », et annoncée depuis 2009, cette mesure aurait dû s'appliquer dès 2011. Le report de son entrée en vigueur, certes regrettable, nous permettra néanmoins d'améliorer ce dispositif innovant.

Dans le cadre du rapport d'évaluation qu'a prévu le Sénat, il importera de vérifier que le texte ne favorise pas la concurrence déloyale des transporteurs d'autres pays européens.

Si nous sommes favorables aux articles du projet de loi dont nous sommes saisis, nous proposerons cependant quelques amendements.

D'une part, pour revenir sur un vote du Sénat qui a prévu d'exonérer de la taxe les véhicules de plus de 3,5 tonnes, appartenant à l'État ou à une collectivité territoriale, affectés à l'entretien et à l'exploitation des routes. Or, non seulement le principe d'efficacité fiscale doit nous conduire à limiter les exonérations mais la puissance publique doit montrer l'exemple en matière environnementale.

D'autre part, nous proposons de permettre aux régions de percevoir une partie de l'écotaxe prélevée sur leur territoire. En effet, ces dernières contribuent au développement des modes de transport alternatifs, elles ne sont pas gestionnaires de routes. Notre amendement permettra ainsi de concrétiser l'engagement n° 45 du Grenelle de l'environnement, en vertu duquel l'instauration de l'écotaxe vise en priorité à financer les modes de transports alternatifs.

Nous proposons de supprimer le plafonnement du taux de l'écotaxe à 7 % et son encadrement dans une fourchette, qui en empêcherait l'évolution, alors même que les effets de la taxe sur le secteur des transporteurs routiers demeurent limités.

En conclusion, c'est en favorisant les circuits courts dans toutes les filières de production – industrielles, agroalimentaires, énergétiques et de service – et en instaurant une écotaxe dissuasive que nous pourrions améliorer l'organisation de notre société et de notre économie et mieux protéger l'environnement.

M. le président François Brottes. Je rappellerai à M. Reynier que le président de sa formation politique était à l'époque le ministre chargé du projet de loi « Grenelle I ». Adopté dans des conditions difficiles, à la veille d'un sommet européen, le texte fut alors voté par le groupe socialiste dans une logique de responsabilité partagée.

M. Franck Reynier. Certes, mais le contexte a changé !

M. le rapporteur pour avis. Monsieur Tardy, rien n'empêchera les entreprises pratiquant le transport de marchandises pour compte propre de répercuter le coût de l'écotaxe sur la facture finale. L'écotaxe représentera au maximum 0,7 % du coût de la prestation globale proposée par l'entreprise. Il paraît inopportun d'instaurer un régime juridique dérogatoire pour un coût aussi faible. Et c'est bien parce que le dispositif actuel est complexe que nous souhaitons modifier un décret unanimement contesté. Le système que nous proposons est simple – ce qui est impératif étant donné le contexte dans lequel se trouvent les entreprises – mais pas nécessairement parfait. C'est pourquoi le rapport d'évaluation qui sera rendu le 31 décembre 2014 nous permettra d'en corriger les éventuels effets pervers.

Certes, Monsieur Kemel, Écomouv' touchera 230 millions d'euros de loyer mais elle investira 600 millions d'euros dans le projet. Qui plus est, c'est un coup parti et il eût été coûteux pour l'État de dénoncer ce partenariat public-privé décidé par le gouvernement précédent. La somme exigée par Écomouv' nous semble d'ailleurs correspondre à la complexité du dispositif.

Vous avez raison, il nous faudra veiller à la santé des petites entreprises de ce secteur particulièrement fragile et atomisé puisque 82 % des transporteurs nationaux ont moins de dix salariés. Modifiant les dispositions du décret attaqué devant le Conseil d'État par les chargeurs et les grossistes-distributeurs, le système de répercussion automatique de l'écotaxe que nous proposons se veut le plus

protecteur possible, même s'il peut en effet poser des problèmes de trésorerie ponctuels. Quant à la concurrence internationale, les transporteurs étrangers seront enfin taxés. Plus de 60 % des investissements de l'AFITF seront consacrés au développement de l'intermodalité. L'agence compte sur une montée en puissance rapide des recettes de l'écotaxe pour financer plusieurs projets à caractère local.

Monsieur Reynier, nous appliquons les dispositions que nous avons votées avec vous tout en nous efforçant de réviser un décret très mal ficelé ! Les transporteurs que j'ai auditionnés se sont félicités que le Gouvernement ait souhaité revenir sur ce texte.

Il est possible, monsieur Giraud, que les comités de massif n'aient pas été consultés ; en revanche, tous les départements l'ont été, sous l'autorité des préfets de région : trente d'entre eux ne sont d'ailleurs pas taxés. Qui plus est, la définition du réseau taxé évoluera afin de contrecarrer les stratégies d'évitement des transporteurs.

Madame Allain, les transporteurs étrangers sont soumis à l'écotaxe – qui figurera d'ailleurs sur leur facture – au même titre que les transporteurs nationaux. Le montant de la taxe dépendra de la longueur de leur parcours sur le territoire national. De surcroît, d'autres pays européens, tels que l'Allemagne, l'Autriche, la Suisse, l'Italie, l'Espagne, les Pays-Bas, la Pologne et la Slovaquie ont institué une taxe kilométrique. La Belgique et le Danemark y songent également.

L'exonération de la taxe en faveur des véhicules, propriété de l'État ou d'une collectivité territoriale, affectés à l'entretien des routes, demeure en débat.

M. Frédéric Roig. L'opposition peut toujours nous faire la leçon ! Mais en plein Grenelle de l'environnement, M. Borloo accordait des permis d'exploitation des gaz de schiste !

L'avis de la FNTTR est-il officiel ? L'Union professionnelle artisanale a-t-elle également été consultée ?

M. François Sauvadet. Le Grenelle de l'environnement a défini les priorités de développement de nos infrastructures de transport, mettant l'accent sur le réseau ferré, en particulier pour le fret, et prévu de grands projets comme Seine Nord. Or, vous avez gelé tous ces grands projets, mais vous essayez de récupérer les recettes de la taxe avant même d'en avoir déterminé l'usage !

Ensuite, le contexte économique a changé : nous venons de passer le cap des 3,17 millions de chômeurs et les entreprises de transport sont extrêmement fragilisées. L'instauration de l'écotaxe nous aurait paru tout à fait acceptable si nous étions parvenus à harmoniser les conditions de concurrence entre les transporteurs au niveau européen, qu'il s'agisse des volumes qu'ils transportent, des essieux, du temps de travail et de conduite des personnels ou des charges pesant sur les entreprises. Faute de quoi les transporteurs les plus importants envisagent à présent de délocaliser leur activité.

Troisièmement, des systèmes de GPS très performants permettent désormais à des poids lourds d'éviter les autoroutes et d'emprunter des itinéraires alternatifs qui ne sont absolument pas conçus pour les accueillir.

Et de grâce, monsieur le rapporteur, maintenez l'exonération d'écotaxe pour les collectivités locales ! Non seulement le Gouvernement annonce une diminution de 4,5 milliards d'euros de leurs dotations – soit dix millions d'euros de ressources en moins dans les deux ans pour mon conseil général –, mais il souhaiterait en plus taxer les services qu'ils ont rendus à la population ?

Nous souhaitons que l'écotaxe soit suspendue tant que les conditions d'exercice de l'activité de transport routier de marchandises n'auront pas fait l'objet d'une harmonisation dans l'espace européen.

Mme Annick Le Loch. Si la Bretagne est sensible à la nécessité de limiter l'impact du transport routier sur l'environnement, de financer les infrastructures et de développer la multimodalité, elle est cependant très en colère face à cette mesure et souhaite que la spécificité de la situation économique des régions périphériques soit mieux prise en compte. Premier bassin agroalimentaire français, la Bretagne emploie 57 000 personnes dans ce secteur et produit pour trente millions de consommateurs. La pêche bretonne représente un tiers du chiffre d'affaires et des effectifs nationaux. Elle est essentiellement vendue en frais mais, pour un quart, en dehors de l'hexagone et par camions. Or, la répercussion des coûts de production sur le produit final pose des difficultés. Qui plus est, les grands distributeurs exigent une livraison à « zéro stock ».

Certes, la Bretagne a obtenu une réduction de 40 % du taux de l'écotaxe. Mais en l'état actuel, le texte empêche les chargeurs bretons, soumis à un taux interrégional unique de 4,4 %, de profiter de la minoration de 40 % de l'écotaxe dont bénéficient les transporteurs. Nous proposons donc un amendement pour y remédier. À défaut, nous assisterons à une envolée inacceptable des coûts de transport en Bretagne.

M. Jean-Claude Mathis. En vertu du principe de majoration forfaitaire automatique, le montant de la taxe acquittée par le transporteur ne correspondra pas au montant répercuté sur la facture payée par le client. Dès lors, comment éviter de fragiliser le secteur des transports ?

Par ailleurs, l'article 7 distingue les transporteurs pour compte d'autrui des transporteurs pour compte propre – c'est-à-dire notamment les grossistes distributeurs. Ces derniers, qui sont à 80 % de très petites entreprises, ne pourront répercuter l'écotaxe sur le prix de transport : comment leur offrir des garanties équivalentes à celles accordées aux transporteurs pour compte d'autrui ?

Mme Corinne Erhel. Nous sommes bien sûr très favorables au développement de l'intermodalité ainsi qu'au report modal, lorsqu'il est possible.

Cependant, les modalités de répercussion de l'écotaxe et l'application de la majoration forfaitaire posent un problème d'équilibre économique entre les transporteurs, d'une part, et les chargeurs et les producteurs d'autre part. L'application d'un taux unique national annihile l'avantage consenti aux régions périphériques telles que la Bretagne, l'Aquitaine et le Midi-Pyrénées. Il est par ailleurs essentiel de tenir compte des spécificités économiques de ces régions – notamment de l'importance du secteur agroalimentaire en Bretagne – et de la fragilité de certains secteurs d'activité, tels que la production laitière.

M. Alain Marc. Il est évident que ce système entraînera un report des flux vers les routes départementales. Or, aucune compensation n'est prévue pour les départements. Le dispositif conduira aussi certains transporteurs à effectuer des trajets plus longs pour éviter de payer la taxe, ce qui va à l'encontre de l'objectif écologique poursuivi. Enfin, l'écotaxe aura des effets cumulatifs sur certains produits dont il n'est pas opportun d'augmenter le prix en pleine période de crise.

M. le président François Brottes. Allonger les trajets pour ne pas payer la taxe ? Vous oubliez le prix du carburant !

M. Hervé Pellois. La Bretagne est une région très particulière : il s'agit d'un territoire périphérique, dans lequel la production agroalimentaire est prépondérante – et correspond à un quart du chiffre d'affaires national du secteur. La réforme proposée aura donc pour effet de faire peser une taxe sur des producteurs vulnérables dont les marges sont extrêmement faibles. C'est pourquoi pour les régions périphériques, nous proposons l'application successive du taux régional puis du taux interrégional dans le cas où l'itinéraire du poids-lourd le conduirait hors de sa région d'origine.

M. Dino Cinieri. Les préoccupations des négociants grossistes, des fournisseurs d'énergie, des transporteurs de bois-énergie et des producteurs de lait ont été abondamment relayées. La libéralisation du cabotage, annoncée pour 2014, risque également de fragiliser nos transporteurs, confrontés à la concurrence déloyale de leurs homologues des pays de l'Est. Alors que ce secteur est déjà pénalisé par le coût du travail, plus élevé que chez nos voisins européens, et que sur le seul mois de janvier 2013, les investissements ont chuté de 15 %, comment éviter qu'il ne sombre sous le poids d'une nouvelle taxe ? Ne faut-il pas réguler les charges sociales des entreprises au niveau européen ?

M. Jean-Pierre Le Roch. L'agriculture et l'agroalimentaire – en particulier le secteur du lait – vivent des moments difficiles. La situation de ce secteur économique s'étant fragilisée depuis que la taxe Borloo a été votée, les véhicules de collecte de lait devraient être exonérés de l'écotaxe, d'autant qu'ils utilisent rarement les routes qui y sont soumises. La collecte de lait se fait à l'échelle nationale, et cette taxe risque d'être répercutée sur le prix du lait chez le producteur, éternelle variable d'ajustement. Une directive européenne permet d'ailleurs aux États d'exonérer certains types de véhicules, dont ceux de la collecte de lait.

M. Daniel Fasquelle. Prévoyant une écotaxe sans avantages, puisque son montant sera indépendant du trajet effectivement emprunté, et sans contreparties, puisque les investissements essentiels comme le canal Seine-Nord Europe ou les lignes de grande vitesse pouvant servir pour le fret sont remis en cause, le projet de loi dénature l'esprit originel de cette mesure. En revanche, il en conserve, voire en aggrave les inconvénients pour les TPE qui représentent 80 % des entreprises effectuant du transport pour compte propre – essentiellement des grossistes-distributeurs –, qui ne pourront pas répercuter la taxe sur les utilisateurs finaux. La complexité administrative du dispositif les handicapera également.

Enfin, ne négligeons pas les conséquences délétères de la taxe sur la compétitivité de l'économie française : un produit fabriqué à l'étranger ne sera frappé qu'une fois ; mais un produit fabriqué en France le sera plusieurs fois, à chaque étape du processus de fabrication et de distribution. Vous proclamez vouloir lutter contre le chômage, tout en vous apprêtant à fragiliser les transporteurs routiers qui souffrent déjà de la concurrence déloyale à l'échelle européenne, dont vous avez aggravé les conditions. Laissons entre parenthèses cette taxe qui, dans le contexte actuel, ne peut avoir que des effets négatifs !

M. le président François Brottes. N'oubliez pas que le crédit compétitivité ne sera pas versé aux entreprises étrangères.

M. Daniel Fasquelle. Il n'est ni financé ni mis en place.

M. Thierry Benoit. Si le Grenelle de l'environnement avait suscité un engouement unanime, il serait inopportun d'instaurer une nouvelle taxe – car le projet de loi dénature l'esprit de l'écotaxe d'origine – alors que le contexte économique s'est fortement dégradé. Nous proposons de surseoir à la mise en application du dispositif jusqu'à janvier 2015, afin de permettre au Gouvernement d'en harmoniser les modalités à l'échelle européenne en généralisant le principe du pollueur-payeur.

Les entreprises des régions périphériques – comme la Bretagne où il n'y a ni fret ferroviaire ni fret fluvial possible –, ne pouvant faire appel qu'à la route, se retrouvent piégées. Le projet de loi néglige également la spécificité de certaines activités, comme le lait, l'agroalimentaire, la pêche, la collecte des huiles usagées ou les activités liées à la préservation de l'environnement. Au final, cette écotaxe, qui ne pourra pas être supportée par les entreprises, sera payée par le consommateur.

Daniel Goldberg, rapporteur de la mission d'information sur les coûts de production en France, nous présentera bientôt le rapport final ; celui-ci relatera les besoins des entreprises françaises, qui nous demandent de cesser de complexifier la réglementation européenne et de leur permettre de lutter à armes égales avec leurs concurrents européens et internationaux. Suspendre la mise en œuvre de l'écotaxe permettrait au Gouvernement d'affiner le projet et de l'introduire dans

un contexte économique plus favorable, la profondeur de la crise actuelle étant sans égale depuis celle de 1929.

M. le président François Brottes. L'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) a besoin de ces recettes pour réaliser des aménagements nécessaires à l'intermodalité ; j'espère donc que votre amendement prévoit d'autres sources de financement pour cette structure.

Mme Anne Grommerch. Comme le soulignent nos collègues bretons, nous devons tenir compte des spécificités régionales. Située sur un axe international Nord-Sud, ma région – la Lorraine – subit la traversée de 20 000 poids lourds par jour. Contrairement à la cession des tronçons d'autoroute gratuits, envisagée par l'État, l'écotaxe représenterait pour nous un intérêt, à condition que ses recettes servent aux investissements dans les territoires.

François Sauvadet l'a souligné : les véhicules d'entretien devraient être exonérés. On ne saurait solliciter davantage les collectivités qui voient leurs dotations chuter de manière considérable. Afin de satisfaire chacun, l'écotaxe doit être appliquée avec souplesse.

M. Alain Suguenot. Cette taxe serait bénéfique si elle servait à égaliser les conditions de concurrence au niveau européen. Mais en rendant le coût pour le donneur d'ordre indépendant du trajet effectivement parcouru par le transporteur, le projet dénature le principe d'origine. Le trafic se reportera sur des axes qui n'y sont pas préparés ; surtout – vice rédhibitoire –, le signal prix, initialement prévu par le législateur pour inciter le chargeur à se tourner vers le transporteur le plus vertueux, est remplacé par un simple coût d'usage du réseau routier. Les taux applicables seront enfin différents d'une région à l'autre, ce qui incite le transporteur à emprunter le trajet le plus long, mais le moins taxé – une aberration au regard de l'objectif de la mesure.

M. le rapporteur pour avis. Il est incroyable de recevoir des leçons de la part de ceux qui ont privatisé les autoroutes – jadis une manne régulière pour l'État –, multiplié les effets d'annonce sans jamais budgéter les grands travaux, et conçu le décret du 4 mai 2012 – une usine à gaz qui fait l'unanimité contre elle ! Monsieur Benoit, comment financera-t-on les grands projets de l'AFITF si l'on reporte l'application de la taxe à 2015 ? N'est-il pas démagogique de dénoncer une taxe que vous avez votée à l'unanimité ? Cette taxe met en œuvre le principe du pollueur-payeur puisqu'elle compense les coûts que la fréquentation d'une route engendre pour l'environnement et pour la collectivité.

Monsieur Roig, les transporteurs – qui s'opposaient farouchement à votre décret – sont satisfaits de l'évolution du dispositif proposée par le Gouvernement, le système de répercussion automatique qui permet au transporteur de récupérer, peu ou prou, le montant de la taxe représentant pour eux une protection efficace. Certes, nos collègues bretons l'ont souligné, la répercussion peut parfois poser problème, notamment en raison de l'existence d'un taux national supérieur au taux

régional. La Fédération nationale des transports routiers (FNTR) y voit pourtant le dispositif le moins pénalisant pour le secteur ; par ailleurs, les transporteurs abonnés auprès d'une société habilitée au télépéage (SHT), bénéficieront d'une réduction de 10 %.

Monsieur Sauvadet, élu d'un territoire rural, j'admets qu'il n'est pas logique de taxer une collectivité qui a fait le choix d'internaliser ce service public ; je m'en remettrai donc à la sagesse de mes collègues. Quant à la majoration et à la répercussion automatiques, elles constituent une garantie de protection pour les transporteurs – dont les taux de marge sont évalués à 1 ou 1,5 % – dans les négociations qu'ils mènent avec les chargeurs.

Les préoccupations de nos collègues bretons – notamment quant à l'iniquité que constituerait l'application du taux national à un trajet commencé sur une ligne régionale – méritent de recevoir des réponses positives dans la discussion sur les amendements.

Messieurs Fasquelle, Marc et Benoit, on ne financera des projets d'infrastructures et de report modal que si l'on dispose de recettes ; cette écotaxe est donc nécessaire. Vous en aviez arrêté le principe ; nous ne faisons qu'en préciser les modalités. Faudrait-il donc se contenter de grands discours, sans en assumer les conséquences ? À travers la mise en œuvre du signal prix, nous confirmons le principe du pollueur-payeur, cher à tous les élus, endossant ainsi les conséquences financières du Grenelle de l'environnement. Certes, les stratégies d'évitement sont prévisibles, grâce aux systèmes de GPS embarqué. En revanche, si les inquiétudes des collecteurs de lait sont légitimes, ceux-ci ne pâtiront probablement pas de l'écotaxe, le réseau qu'ils empruntent n'y étant généralement pas soumis. La répercussion sur les prix n'est donc pas à craindre ; en Suisse et en Allemagne – où l'écotaxe est supérieure à celle que nous envisageons –, elle n'excède d'ailleurs pas 0,1 à 0,2 %. Pour autant, en examinant le rapport que le Gouvernement devra nous fournir, soyons vigilants quant aux effets du dispositif sur les prix, sur le report modal, sur les négociations entre chargeurs et transporteurs et sur l'état des différentes filières.

Monsieur Benoit, l'écotaxe n'est en rien dénaturée : le Grenelle I avait prévu que la majoration du prix du transport routier pouvait se faire sur des bases réelles ou forfaitaires. Enfin, le projet de loi prévoit bien une incitation à s'équiper en véhicules écologiquement vertueux : le taux de l'écotaxe sera minoré de 40 % pour les véhicules électriques, de 15 % pour les véhicules certifiés Euro 6 et de 5 % pour les véhicules certifiés Euro 5, la norme Euro 6 devenant obligatoire au 1^{er} janvier 2014.

II.— EXAMEN DES ARTICLES

Article 6 bis

(article 285 *septies* du code des douanes ; articles L. 325-1 et L. 330-2 du code de la route)

Suppression de l'éco-taxe poids lourds alsacienne

A.— L'INSTITUTION DE LA TAXE ALSACIENNE EN RÉPONSE À LA MISE EN PLACE DE LA « LKW MAUT » ALLEMANDE

L'Allemagne a institué le 1^{er} janvier 2005 la « Lastkraftwagen Maut », une éco-taxe kilométrique sur les poids lourds de plus de 12 tonnes. Cette taxe concerne 12 000 kilomètres de réseau autoroutier. Depuis la mise en place de cette taxe, le trafic taxé est estimé à 24 milliards de kilomètres parcourus par les poids lourds par an, dont 35 % par des véhicules étrangers. Le taux moyen de la taxe est de 16 centimes par kilomètre et procure une recette globale de 4,4 milliards, 600 millions étant reversés à Toll Collect, société prestataire de services. Il s'agit donc d'une ressource budgétaire annuelle de près de 3,8 milliards, sans aucun investissement préalable du Gouvernement fédéral.

L'institution de la « LKW Maut » s'est traduite par un report de trafic des autoroutes allemandes, vers les voies suivantes :

- l'autoroute A 35 entre Lauterbourg et Mulhouse ;
- les axes locaux parallèles : RD 1083 et RD 83.

Ces voies de report représentent 190 kilomètres, dont 135 kilomètres de réseau national.

Afin de remédier à ce report de trafic, l'article 27 de la loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 a introduit, à titre expérimental et pour une durée de cinq ans, une possibilité de taxer les véhicules utilitaires dont le poids total en charge est supérieur à 12 tonnes, lorsqu'ils empruntent des routes ou portions de routes d'usage gratuit à proximité d'axes autoroutiers à péage situés ou non sur le territoire français.

La loi de finances rectificative n° 2006-1771 du 30 décembre 2006 a prévu une prolongation de cette expérimentation et exclu son de son champ d'application les véhicules d'intérêt général tels que les camions de pompiers ou les véhicules de transports de voyageurs.

L'article 153 de la loi n° 2008-1425 du 27 décembre 2008 de finances pour 2009 a, à nouveau, modifié ce dispositif et prévu une entrée en vigueur au plus tard le 31 décembre 2010, tout en précisant que ce dispositif deviendra caduc dès l'entrée en vigueur de l'éco-taxe poids lourds.

Malgré les délais fixés, cette expérimentation n'a jamais eu lieu, en raison de la complexité technique du dispositif.

B.— LA SUPPRESSION DE LA TAXE ALSACIENNE PAR LE SÉNAT

Le contrat conclu avec Ecomouv' le 20 octobre 2011 prévoit que la taxe alsacienne doit être opérationnelle le 20 avril 2013. La référence aux dates limites du 31 décembre 2010 a été supprimée par l'article 58 de la loi de finances rectificative n° 2012-1510 du 29 décembre 2012.

Toutefois, à mesure que l'échéance du 20 avril 2013 approchait, l'intérêt comme la possibilité matérielle d'effectuer l'expérimentation alsacienne apparaissaient de plus en plus douteux.

En effet, il était prévu que la taxe poids lourds nationale entre en vigueur le 20 juillet 2013, soit trois mois seulement après la taxe alsacienne, étant rappelé qu'elle présentait un champ différent de cette dernière, puisque seuls les poids lourds de plus de douze tonnes en étaient redevables. Outre ce délai très réduit, le degré de fiabilité attendu du dispositif s'est traduit par un retard dans sa mise en œuvre. Par ailleurs, cette expérimentation aurait contraint un grand nombre de transporteurs – qui ne peuvent pas toujours prévoir avec certitude quels véhicules (de plus ou de moins de 12 tonnes) ils utiliseront, ni l'itinéraire suivi par leurs véhicules, – à se munir des équipements embarqués, dans un temps extrêmement réduit.

Il n'était plus possible, dès lors, de considérer cette taxe alsacienne comme une expérimentation.

C'est la raison pour laquelle le Sénat a supprimé cette possibilité par l'adoption de l'article 6 *bis*, qui résulte d'un amendement de M. Ries adopté en séance publique. Cet article abroge l'article 285 *septies* du code des douanes et modifie en conséquence les dispositions du code de la route y afférentes.

Depuis lors, M. Frédéric Cuvillier a annoncé, par un communiqué du 28 février 2013, qu'après étude détaillée du rapport d'avancement remis par Ecomouv', le dispositif n'était pas suffisamment abouti et que des travaux complémentaires de la part d'Ecomouv' étaient nécessaires avant de passer à la phase de test d'ensemble du dispositif. De ce fait, l'entrée en vigueur de l'éco-taxe poids lourds nationale, prévue le 20 juillet 2013, est reportée au 1^{er} octobre 2013 et l'abandon de l'éco-taxe poids lourds « alsacienne » est confirmé. Le ministre a précisé que l'État appliquerait les dispositions contractuelles prévues en cas de retard dans la livraison finale.

C.— LA POSITION DE VOTRE COMMISSION

Votre commission estime que, s'il n'y a pas lieu de revenir sur cette suppression, il faut toutefois s'assurer que le dispositif fera l'objet d'une expérimentation, afin de s'assurer du caractère opérationnel du dispositif.

De fait, le Gouvernement a décidé de remplacer l'expérimentation du dispositif en Alsace par une phase d'essai du dispositif à l'échelle nationale, avec le concours d'entreprises volontaires et sans perception de l'éco-taxe. Elle devrait intervenir à compter du début du mois de juillet. Cette phase d'essais « à blanc » permettra de lancer l'éco-taxe poids lourds dans les meilleures conditions possibles, le 1^{er} octobre 2013.

*

* *

*La commission émet un avis **favorable** à l'adoption de l'article 6 bis **sans modification**.*

Article 6 ter

(article 271 du code des douanes)

Exonération des véhicules, propriété de l'État ou d'une collectivité locale, affectés à l'entretien et à l'exploitation des routes

A.— LES EXONÉRATIONS PRÉVUES PAR LE DROIT EUROPÉEN ET LE DROIT NATIONAL

La directive Eurovignette du 17 juin 1999 dispose, en son article 6, que « *les États membres peuvent appliquer des taux réduits ou des exonérations pour :* a) *les véhicules de la défense nationale, de la protection civile, des services de lutte contre l'incendie et autres services d'urgence, des forces responsables du maintien de l'ordre ainsi que pour les véhicules d'entretien des routes ; b) les véhicules qui ne circulent qu'occasionnellement sur les voies publiques (...) et qui sont utilisés par des personnes physiques ou morales dont l'activité principale n'est pas le transport de marchandises, à condition que les transports effectués par ces véhicules n'entraînent pas de distorsion de concurrence et sous réserve de l'accord de la Commission. »*

En application de ce texte, l'article 153 de loi de finances pour 2009 dispense du paiement de l'éco-taxe les « *véhicules d'intérêt général prioritaires et les véhicules et matériels agricoles définis par voie réglementaire, ainsi que les véhicules militaires.* » Ces véhicules sont définis par l'article R. 311-1 du code de la route.

Il est une autre catégorie de véhicules qui, en vertu de l'article 153 de la loi de finances pour 2009, n'entrent pas dans le champ de l'éco-taxe : les véhicules automoteurs spécialisés, dits « VASP »⁽¹⁾. Il s'agit d'une catégorie quelque peu hétérogène qui regroupe des véhicules ne transportant ni des personnes ni des marchandises : bennes à ordures ménagères, camions de dépannage, fourgons blindés, fourgons funéraires, grues, bazars forains, etc... Appartiennent également à cette rubrique les camions des directions interdépartementales des routes (DIR) affectés au déneigement, équipés de saieuses et de lames de déneigement, qui représentent environ un tiers du parc de ces entités. Un décret, transmis au Conseil d'État à la mi-mars, devrait prochainement délimiter précisément le champ des véhicules concernés.

Plusieurs amendements identiques ont été discutés au Sénat afin d'exonérer une autre catégorie de véhicules : ceux affectés à l'entretien et à l'exploitation des routes.

B.— LE SORT DES VÉHICULES AFFECTÉS À L'ENTRETIEN ET À L'EXPLOITATION DES ROUTES

Les véhicules des directions interdépartementales des routes affectés à l'entretien et à l'exploitation des routes, n'entrant pas dans la catégorie des véhicules automoteurs spécialisés, demeureraient en effet assujettis au paiement de l'éco-taxe, dès lors qu'ils n'étaient pas en configuration d'engin de service hivernal et que leur poids excédait 3,5 tonnes.

Il a été rappelé lors des débats au Sénat que ces missions sont souvent confiées à des entreprises privées, dans le cadre de délégations de service public, et que, dès lors, si l'on souhaitait les exonérer de l'éco-taxe, il conviendrait de contrôler l'usage des véhicules en question. Or, il est *a priori* difficile de savoir si ces poids lourds sont affectés à l'entretien des routes ou s'ils sont dédiés à d'autres fonctions, par exemple la participation à un chantier de construction.

Le Sénat, par l'adjonction d'un article 6 *ter* complétant l'article 271 du code des douanes, a par conséquent décidé de limiter le champ de l'exonération aux véhicules propriété de l'État ou d'une collectivité locale. Ces poids lourds pourront être aisément identifiés grâce au système LAPI (lecture automatique de plaques d'immatriculation). Une photographie des véhicules sera en effet effectuée tous les 3,8 kilomètres, sur chaque section de tarification.

C.— LA POSITION DE VOTRE COMMISSION

Votre commission a débattu de l'opportunité de conserver cette exonération. Elle a finalement estimé qu'il s'agissait d'un apport de bon sens qui constituait l'application directe d'une possibilité d'exonération ouverte par la

(1) énumérés à l'annexe V de l'arrêté du 9 février 2009 relatif aux modalités d'immatriculation des véhicules

directive Eurovignette. Il aurait été quelque peu difficile à admettre que des véhicules communaux ou départementaux soient soumis à l'éco-taxe pour des travaux d'entretien des routes locales - voire nationales, dans le cas d'une convention conclue avec l'État.

La limitation du champ de l'exonération est tout aussi justifiée : l'inclusion des véhicules appartenant à des entreprises privées aurait affaibli le dispositif légal et créé une complexité supplémentaire. Aucune exonération fondée sur l'usage d'un véhicule n'est souhaitable, à l'exception du cas très particulier qui vient d'être exposé, sous peine de dénaturer le projet de loi et de porter atteinte au principe « pollueur-payeur ».

*
* *

La Commission examine l'amendement CE 23 de M. François-Michel Lambert.

Mme Brigitte Allain. L'amendement vise à supprimer cet article, introduit par le Sénat, qui permet d'exonérer de l'écotaxe les véhicules appartenant à l'État ou à une collectivité locale. Reconnaissez, monsieur le rapporteur, qu'il serait illogique que les services de l'État et des collectivités locales ne soient pas exemplaires par rapport à une taxe qu'ils imposent à d'autres.

M. le rapporteur pour avis. Défavorable.

Mme Brigitte Allain. Vous avez dit le contraire tout à l'heure !

M. le rapporteur pour avis. Les éclairages apportés au cours de nos débats m'ont amené à changer d'avis.

M. le président François Brottes. Tout le mérite du débat en commission est de faire évoluer les positions à travers une réflexion collective. C'est pourquoi je reste attaché au principe des travaux à huis clos, qui permet au Parlement de travailler dans la sérénité.

La Commission rejette l'amendement.

Puis elle émet un avis favorable à l'adoption de l'article 6 ter sans modification.

Après l'article 6 ter

La Commission est saisie de l'amendement CE 24 de M. Paul Molac.

Mme Brigitte Allain. L'écotaxe devant revenir aux collectivités locales, il s'agit d'en affecter une partie du produit aux régions, d'autant que celles-ci sont habilitées à mettre en place des infrastructures de transport pouvant se substituer à la route.

M. le rapporteur pour avis. Frappant l'usage des infrastructures, l'écotaxe permettra aux collectivités territoriales de financer l'entretien des routes qui subissent le passage des poids lourds, même si elles seront libres d'en utiliser la recette à leur convenance. Mais c'est à l'AFITF, principal destinataire de la taxe, qu'il revient de soutenir les infrastructures de transport innovantes, notamment fluviales ou maritimes.

Votre amendement contredit l'alinéa 1 de l'article 283 *quater* du code des douanes et risque de priver l'AFITF de toute source de financement. En effet, les routes nationales comme les autoroutes non concédées sont par définition situées sur le territoire de plusieurs collectivités territoriales. Enfin, votre amendement reviendrait à réduire les ressources affectées aux communes et aux départements, ce qui ne me paraît pas légitime. Avis défavorable.

M. Alain Marc. Les conseils généraux percevront-ils une partie du produit de l'écotaxe même en l'absence de réseau écotaxé sur leur territoire ?

M. le rapporteur pour avis. Non.

Mme Brigitte Allain. L'engagement 45 du Grenelle de l'environnement prévoit que les recettes servent à financer le transfert modal ; la taxe sur la route doit-elle être réduite à ne financer que l'entretien de ces mêmes routes ?

M. le rapporteur pour avis. Le développement du transport multimodal relève de l'AFITF dont votre amendement risque précisément de fragiliser les recettes.

La Commission rejette l'amendement.

Avant l'article 7

La Commission étudie l'amendement CE 5 de M. Lionel Tardy.

M. Lionel Tardy. Le dispositif posera un problème aux entreprises qui pratiquent le transport pour compte propre, notamment aux grossistes qui assurent eux-mêmes leurs livraisons. Externaliser ce service est difficile – le client leur

achète une prestation, transport compris, avec parfois des contraintes fortes d'horaires – et coûteux. Étant leur propre chargeur, ils ne peuvent pas répercuter la taxe, et risquent ainsi de faire face à des frais importants. Il faudrait restreindre le champ de la taxe aux seules entreprises de transport pour le compte d'autrui, même si cette solution n'est pas totalement satisfaisante au regard de l'objectif écologique de la taxe. Je souhaite lancer le débat sur cette question complexe.

M. le rapporteur pour avis. Avis défavorable. D'après les chiffres du Gouvernement, la part de la prestation de transport dans le coût total d'une opération complexe est estimée entre 7 et 20 %. L'effet moyen de l'écotaxe sur les coûts de transports est quant à lui évalué à 3,7 %. La hausse des coûts que devra supporter le transporteur pour compte propre ne dépassera donc pas 0,7 %.

Quand bien même les vendeurs ne souhaitent ou ne peuvent pas identifier la part de la prestation de transport dans le prix global, il serait inefficace et juridiquement fragile de mettre en place un dispositif spécifique pour des adaptations aussi faibles. En cas d'impossibilité de déterminer le prix de la prestation de transport, ce coût devra donc être intégré dans le mécanisme traditionnel de détermination des prix par l'entreprise. Quant à la majoration obligatoire, fixée à l'article 7, elle se justifie par la nécessité de protéger le secteur du transport routier.

La Commission rejette l'amendement.

Puis elle examine l'amendement CE 20 rectifié de M. Richard Ferrand.

M. Hervé Pellois. Il s'agit de développer le transport combiné – levier important de la nécessaire adaptation du système national de transport – en exonérant de l'écotaxe les trajets routiers en amont et en aval de transports ferroviaires.

M. le rapporteur pour avis. Avis défavorable. Dans le transport combiné, la plus grande part du déplacement relève de modes de transport non routiers, donc non soumis à la taxe. Par conséquent, par rapport à un trajet intégralement routier, les effets de l'écotaxe sur le transport combiné sont au pire équivalents – si le trajet routier est effectué en grande partie sur une autoroute à péage – et au mieux inférieurs – si une part significative du trajet routier est effectuée hors autoroutes. En effet, les trajets de pré- ou de post-acheminement sont comparables aux trajets en amont ou en aval d'une autoroute à péages.

Par ailleurs, les « aides à la pince », d'un montant de 18 euros TTC par unité de transport intermodale (UTI) transbordée et de 12 euros TTC par UTI à un point nodal, permettent déjà d'encourager significativement le transport combiné.

Le dispositif que vous proposez représente enfin une source supplémentaire de complexité et de charges pour les entreprises, puisqu'il leur faudrait établir *a posteriori* qu'elles ont effectué une prestation dans le cadre du transport combiné.

L'amendement est retiré.

La Commission examine, en discussion commune, les amendements CE 2 et CE 3 de M. Philippe Armand Martin.

M. Philippe Armand Martin. L'amendement CE 2 vise à exonérer de la taxe les opérations de transport de marchandises permettant, dans le cadre d'une même rotation du véhicule, de livrer plusieurs destinataires ou d'assurer la collecte auprès de plusieurs expéditeurs. Les grossistes-distributeurs assurent en effet l'approvisionnement quotidien du tissu économique, livrant à très brefs délais, au fur et à mesure des besoins. Or, la route seule permet un maillage fin du territoire. Afin d'optimiser les flux et les coûts de transport et de réduire leur empreinte environnementale, les grossistes-distributeurs privilégient le système de la tournée de proximité dans la conduite de leurs opérations de livraison.

M. le rapporteur pour avis. Là aussi, la hausse des coûts sera marginale. Vu le schéma du réseau écotaxé, la très grande majorité des grossistes-distributeurs échapperont à la taxe, car ils n'utilisent pas les routes qui y seront soumises ; de plus, seuls les véhicules au-delà de 3,5 tonnes seront concernés. Écomouv' est au demeurant prêt à réaliser des simulations évaluant l'impact de l'écotaxe à partir d'exemples concrets.

M. le président François Brottes. N'hésitez pas à nous soumettre des exemples de circuits, avec le tonnage du véhicule.

M. Philippe Armand Martin. Les tournées de ramassage de vin – qu'il est impossible de faire par chemin de fer – utilisent des véhicules excédant 3,5 tonnes.

L'amendement CE 3 introduit la notion de rayon maximal de 75 km autour du point de rattachement.

M. le rapporteur pour avis. Défavorable pour les deux amendements. Avec mon collègue Dominique Potier, nous avons effectué plusieurs simulations. Un camion de 40 tonnes transportant des céréales, qui charge à Forcelles Saint-Gorgon le matin, vide au silo portuaire de Metz vers 10 heures, retourne à Forcelles pour recharger, remonte à Metz l'après-midi pour vider, puis revient à Forcelles recharger le soir, effectue au total 380 km, chaque trajet Forcelles-Metz ou Metz-Forcelles correspondant à 11,16 euros d'écotaxe. Un camion de 19 tonnes livrant de l'engrais, qui part de Forcelles pour une livraison à Saint-Blin, puis revient à Forcelles pour recharger, livre à Xousses, et enfin revient à Forcelles, parcourt 300 km, l'aller-retour entre Forcelles et Saint-Blin ne donnant lieu à aucune taxe, et les trajets Forcelles-Xousses et Xousses-Forcelles correspondant chacun à 6,95 euros. Il convient donc de relativiser l'impact que cette taxe aura sur les itinéraires de transport.

La Commission rejette les amendements.

Puis elle étudie, en discussion commune, les amendements CE 4 de M. Philippe Armand Martin, CE 10 (2^{ème} rectification) et CE 11 (2^{ème} rectification) de M. Thierry Benoit.

M. Philippe Armand Martin. Il faudrait exonérer de cette taxe les prestations contribuant à la préservation de l'environnement, telles que l'assainissement, la maintenance industrielle et la collecte des déchets, sous peine d'alourdir les factures des collectivités locales et des particuliers.

M. Thierry Benoit. Nos amendements visent également à ne pas soumettre à l'écotaxe les métiers qui ont trait à l'environnement au sens large, comme la collecte des déchets ou l'assainissement, ainsi que la collecte des déchets industriels dangereux. Déjà taxés au titre de l'environnement et investis d'une mission de service public, ces métiers contribuent à la préservation de l'environnement – objectif même de l'écotaxe.

M. le rapporteur pour avis. L'exonération que vous proposez se heurte à une difficulté majeure : l'écotaxe est appliquée en fonction du genre du véhicule – sa catégorie en termes de poids et de nombre d'essieux, et sa classe écologique ou norme Euro – et non de l'usage qui en est fait. Or, un camion peut être affecté tantôt à la collecte des déchets, tantôt au ramassage ou à l'acheminement de matériaux divers ; prouver un usage particulier sera difficile, et la complexité qui s'ensuivra pénalisera les entreprises comme l'État.

La taxe poids lourds frappe l'usage des infrastructures routières afin de permettre leur entretien et le financement des autres modes de transport. Accepter ce type d'exonération, au champ d'application potentiellement très étendu, reviendrait à vider le dispositif de sa substance et à réduire considérablement les recettes affectées à l'AFITF et aux collectivités territoriales – sans parler du risque de distorsion de concurrence entre transporteurs utilisant les mêmes routes. Enfin, cette exonération ne fait pas partie des cas prévus par la directive « Eurovignette ». Avis défavorable.

M. le président François Brottes. Il est difficile de plaider les exceptions devant le Conseil constitutionnel, comme en témoigne le destin de la taxe carbone.

M. Thierry Benoit. Il s'agit d'ajustements plutôt que d'exceptions.

La Commission rejette les amendements.

Elle est saisie de l'amendement CE 7 rectifié de M. Lionel Tardy.

M. Lionel Tardy. Je souhaite appeler l'attention sur la situation des réparateurs et garagistes qui n'effectuent aucune activité de transport, se contentant de faire quelques kilomètres pour amener le camion dans un centre spécialisé ou s'assurer qu'un véhicule réparé fonctionne bien. Les camions en cours de réparation, circulant avec une immatriculation « W garage » devraient être exonérés de la taxe poids lourds.

M. le rapporteur pour avis. L'immatriculation « W garage » recouvre de nombreux usages. Certains, comme le transfert de véhicules neufs ou d'occasion pour la vente, relèvent à l'évidence du champ d'application de la taxe. D'autres soulèvent davantage d'interrogations, sans qu'il soit possible de les exonérer puisque l'assujettissement à l'écotaxe n'est pas lié à l'usage qui est fait du véhicule.

Le Gouvernement m'a toutefois indiqué que les discussions menées avec le Conseil national des professions de l'automobile ont permis de trouver une solution satisfaisante et de définir des modalités spécifiques d'équipement de ces véhicules, qui tiennent compte de leur immatriculation. Votre amendement est donc satisfait.

La Commission rejette l'amendement.

Elle examine ensuite, en discussion commune, les amendements CE 8 (2^{ème} rectification) de M. Thierry Benoit et CE 22 rectifié de M. Jean-Pierre Le Roch.

M. Thierry Benoit. Notre amendement concerne les activités de collecte et de transport du lait. Une entreprise agroalimentaire bretonne qui souhaite transporter de la caséine de Brest à Fougères doit forcément emprunter le réseau écotaxé. Il s'agit pourtant d'une activité fragile qui mérite toute l'attention du Gouvernement.

M. Jean-Pierre Le Roch. Nous souhaitons également exonérer de l'écotaxe les véhicules dédiés à la collecte du lait et à son transport de la ferme à la laiterie. La mise en œuvre du dispositif doit se faire dans le cadre de la directive « Eurovignette » qui permet l'exonération de véhicules dispensés de chronotachygraphes.

M. le rapporteur pour avis. Avis défavorable. Seules 1,3 % des routes départementales et 0,5 % de l'ensemble des routes locales sont taxées ; trente départements ne disposent d'aucun réseau local taxable. Un camion utilisant les routes départementales, communales, voire les chemins vicinaux, aura bien peu de chances d'emprunter une route soumise à l'écotaxe. Il faut donc, à nouveau, en relativiser l'impact.

M. Jean-Pierre Le Roch. J'accepte de retirer provisoirement cet amendement pour que le rapporteur et le ministre puissent le réexaminer, afin de parvenir à une rédaction adaptée avant l'examen du projet de loi dans l'hémicycle.

L'amendement CE 22 rectifié est retiré.

La Commission rejette l'amendement CE 8 (2^{ème} rectification).

Elle étudie l'amendement CE 9 rectifié de M. Thierry Benoit.

M. Thierry Benoit. Il s'agit d'exonérer de la taxe les véhicules destinés au transport de produits agroalimentaires et de pêche.

M. le rapporteur pour avis. L'article R. 311-1 du code de la route définit précisément les véhicules et matériels agricoles exonérés : il s'agit des tracteurs et de leurs remorques, et des machines agricoles automotrices dont la vitesse n'excède pas 40 km/h. Or, les camions que vous proposez d'exonérer – véhicules de transport de marchandises travaillant notamment pour le compte de l'industrie agroalimentaire – n'appartiennent pas à cette catégorie. Avis défavorable.

M. Thierry Benoit. Il faut tenir compte des réalités régionales. La situation péninsulaire et périphérique de la Bretagne est un handicap tant par rapport à la France que par rapport à l'Europe. Les entreprises agroalimentaires ou de pêche n'y auront pas d'autre possibilité que d'emprunter le réseau écotaxé, ce qui fragilisera encore davantage un secteur déjà en difficulté : le nombre d'entreprises de pêche a diminué de 15 % depuis 2006.

La Commission rejette l'amendement.

Elle est saisie de l'amendement CE 18 rectifié de M. Richard Ferrand.

M. Hervé Pellois. Cet amendement vise à augmenter de 25 à 30 % la minoration du taux kilométrique pour les régions Midi-Pyrénées et Aquitaine, et de 40 à 50 % pour la Bretagne, afin de tenir compte de l'éloignement de ces régions des grandes unités urbaines européennes.

M. le rapporteur pour avis. Les abattements actuellement prévus tiennent déjà compte des spécificités de ces régions périphériques. Certes, dès que le véhicule quitte la région, c'est le taux national qui s'applique sur l'ensemble du trajet ; mais cette mesure me paraît raisonnable.

L'amendement est retiré.

Article 7

(articles L. 3221-2, L. 3222-3 et L. 3242-3 du code des transports)

Majoration du prix du transport routier

A.— LES DISPOSITIONS DU PROJET DE LOI : LA MAJORATION DU PRIX DU TRANSPORT ROUTIER SE SUBSTITUE A LA RÉPERCUSSION DE L'ÉCO-TAXE

La répercussion de l'éco-taxe demeure une difficulté majeure plus de quatre ans après le vote de la loi de finances pour 2009. Comme votre rapporteur l'a exposé précédemment (*cf* le C. du II de l'introduction), les modalités de répercussion de l'éco-taxe définies par le décret du 4 mai 2012 ont entraîné une

opposition unanime des transporteurs routiers comme de leurs donneurs d'ordre. De fait, sa complexité rend le décret difficilement applicable.

Le prix d'une prestation de transport dépend peu de l'itinéraire emprunté, puisqu'un poids lourd peut convoyer des marchandises pour le compte de plusieurs donneurs d'ordre, s'arrêter en cours de route pour charger ou décharger ou encore revenir à vide. Les conditions dans lesquelles s'effectue le transport routier rendent dès lors quasiment impossible une répercussion à l'euro près de l'éco-taxe acquittée. Il s'ensuit que la répercussion ne peut être que forfaitaire.

De fait, l'article 7 propose une nouvelle rédaction de l'article L. 3222-3 du code des transports : *« le prix de la prestation de transport routier de marchandises contractuellement défini fait l'objet de plein droit, pour la partie du transport effectué sur le territoire métropolitain, quel que soit l'itinéraire emprunté, d'une majoration résultant de l'application d'un taux qui est fonction des régions de chargement et de déchargement des marchandises (...) »*.

Pour les transports internationaux, à défaut de région de chargement et de déchargement, le taux de la majoration est fonction des régions où se situent les points d'entrée et de sortie du territoire métropolitain.

Deux cas de figure peuvent donc se présenter :

– si le transport est effectué à l'intérieur d'une seule région, ou si le transport est international et que la partie effectuée sur le territoire métropolitain est limitée à une seule région, un taux uniforme déterminé au niveau de chaque région s'applique ;

– si le transport est effectué entre plusieurs régions, ou sur plusieurs régions dans le cas d'un transport international, un taux unique défini au niveau national s'applique. Il devrait être fixé, selon l'étude d'impact annexée au projet de loi, à 4,4 %.

Ces taux, compris entre 0 et 7 %, *« correspondent à l'évaluation de l'incidence moyenne [de la taxe] sur les coûts de transport, compte tenu de la consistance du réseau soumis à ces taxes, des trafics et des itinéraires observés, du barème de la taxe, [ainsi que] des frais de gestion afférents à la taxe et supportés par les transporteurs »*. Autrement dit, les taux de majoration ne sont pas complètement décorrélés de l'éco-taxe effectivement payée.

TAUX INTRA-RÉGIONAUX

Région	Taux	Région	Taux
Île-de-France	6,10 %	Pays-de-la-Loire	2,60 %
Champagne-Ardenne	3,70 %	Bretagne	3,30 %
Picardie	3,10 %	Poitou-Charentes	3,10 %
Haute-Normandie	3,50 %	Aquitaine	1,80 %
Centre	2,60 %	Midi-Pyrénées	1,90 %
Basse-Normandie	3,20 %	Limousin	3,90 %
Bourgogne	2,90 %	Rhône-Alpes	2,50 %
Nord-Pas-de-Calais	5,00 %	Auvergne	2,80 %
Lorraine	5,30 %	Languedoc-Roussillon	1,90 %
Alsace	6,30 %	Provence-Alpes-Côte d'Azur	2,20 %
Franche-Comté	2,50 %	Corse	0,00 %

Source : étude d'impact annexé au projet de loi

B.— LA POSITION DE VOTRE COMMISSION

Votre commission a considéré que le dispositif proposé par le projet de loi était le moins pénalisant possible, compte tenu des difficultés identifiées pour « répercuter » l'éco-taxe sur les donneurs d'ordre. Certes, la simplicité a un prix, et au gré des opérations de transport et des itinéraires choisis, le transporteur sera tantôt favorisé, tantôt pénalisé vis-à-vis de son donneur d'ordre, et réciproquement. Si ces écarts sont inévitables, ils sont du moins d'une ampleur très limitée et permettent de protéger les transporteurs routiers. Votre rapporteur insiste sur le fait qu'il s'agit d'une spécificité française qui donne sa pleine application au principe pollueur payeur.

Il convient de se féliciter que le mécanisme de l'article 7 permette – enfin – l'application de l'éco-taxe poids lourds, qui était l'une des mesures phares du Grenelle de l'environnement dans le domaine de la fiscalité écologique.

Les auditions menées par votre rapporteur lui ont permis de constater que ce dispositif était mieux accepté par les transporteurs routiers et les chargeurs que le mécanisme précédent. La fédération nationale des transporteurs routiers (FNTR), estime ainsi qu'il s'agit d'un dispositif simple et complet.

La majoration forfaitaire du prix du transport n'est certes pas exempte de critiques, mais elle a du moins le mérite de protéger un secteur important de notre économie sans induire pour autant, si l'on se fie aux simulations effectuées et aux exemples étrangers, d'effets inflationnistes notables.

Votre commission a toutefois souhaité prendre en considération les spécificités des territoires dits périphériques au sens de la directive Eurovignette, à savoir les régions Bretagne, Midi-Pyrénées et Aquitaine.

Il a été certes rappelé que des efforts avaient d'ores et déjà été déployés en faveur de ces régions, puisque l'éco-taxe fait l'objet d'un abattement de 40 % pour la Bretagne et de 25 % pour les régions Aquitaine et Midi-Pyrénées.

Par ailleurs, la RN 164, qui traverse le centre de la Bretagne sur 160 km, a été exonérée du paiement de la taxe.

Nos débats ont toutefois mis en lumière le fait que le niveau de l'éco-taxe et de la majoration affectaient particulièrement ces trois régions, et singulièrement la Bretagne, caractérisée par une forte tradition d'élevage et des exportations importantes vers le reste du pays, effectuées quasi-exclusivement par le réseau routier. À cet égard, l'application du taux inter-régional, dans le cas où l'itinéraire du poids lourd le conduit hors de sa région de chargement, se révèle particulièrement pénalisante. Aussi la commission a-t-elle donné un avis favorable à l'amendement CE 17 qui prévoit, dans ce cas de figure, l'application successive du taux régional puis du taux interrégional unique.

Votre commission a également souhaité, sur la proposition de votre rapporteur, dresser un bilan global de l'application du dispositif.

Le Sénat a introduit à l'article 7 un III demandant au Gouvernement la remise d'un rapport au Parlement présentant les effets de la majoration sur les prix du transport. La rédaction issue du Sénat prévoit que le rapport devra en particulier évaluer « *la correspondance entre les montants obtenus par les transporteurs au moyen de cette majoration et les montants acquittés par eux au titre de la taxe [poids lourds]* ».

Conscient des interrogations, voire des inquiétudes qui se manifestent à l'égard de ce dispositif, votre commission a souhaité développer le contenu de ce rapport afin qu'il expose les conséquences globales de l'application de l'éco-taxe et de la majoration du prix du transport.

Aussi a-t-elle adopté à l'unanimité l'amendement CE 26 de votre rapporteur qui étend le champ d'application du rapport :

- aux difficultés que transporteurs et donneurs d'ordre ont pu rencontrer dans le cadre de l'application de l'éco-taxe et de la majoration du prix du transport routier ;

- aux effets de l'éco-taxe et de la majoration sur les prix du transport, sur les négociations tarifaires entre les transporteurs routiers et leurs donneurs d'ordre, et sur les parts de marché des transporteurs routiers français de marchandises en Europe ;

- aux conséquences de l'éco-taxe poids lourds et de la majoration du prix du transport routier sur les prix des produits de grande consommation ;
- aux effets de l'éco-taxe et de la majoration sur le report modal ;
- enfin, aux modalités d'application de l'éco-taxe poids lourds dans les pays européens qui l'ont adoptée.

Un sous-amendement présenté par M. Joël Giraud a permis d'enrichir le contenu du rapport, qui devra également évaluer les reports de trafic sur le réseau non taxé après avis des conseils généraux et des comités de massif concernés.

La date proposée pour la remise du rapport est le 31 décembre 2014, afin que l'on dispose de suffisamment de recul pour percevoir d'éventuelles difficultés et proposer des mesures correctrices.

*

* *

La commission examine l'amendement CE 6 de M. Lionel Tardy.

M. Lionel Tardy. L'article 7 dispose que le transporteur pourra récupérer la taxe, « quel que soit l'itinéraire emprunté ». L'article 273 du code des douanes, précisant l'assiette de la taxe poids lourds, indique que le fait générateur de la taxe renvoie au franchissement, par un camion, d'une borne marquant le début d'un tronçon de route compris dans le périmètre soumis à la taxe. Si un transporteur évite ces routes et ne tombe pas sous le coup de la taxe, quel sera le statut exact de la somme qu'il ne manquera pas de répercuter sur son client ? Je crains que par cet article 7 nous ne mettions en place une nouvelle taxe avec une assiette et un fait générateur différents, ce qui nous vaudra une QPC dès le premier contentieux, et peut-être une censure constitutionnelle.

M. le rapporteur pour avis. Avis défavorable. Lors de la discussion du Grenelle I, le principe de répercussion de l'écotaxe sur les bénéficiaires de la circulation des marchandises – les chargeurs – a fait consensus. Ses modalités d'application se révèlent plus complexes ; la loi de finances pour 2009 indique ainsi que la répercussion peut se faire sur des bases réelles ou forfaitaires.

La rédaction que vous préconisez, monsieur Tardy, nous ramène au décret du 4 mai 2012. Publié deux jours plus tard, c'est-à-dire le dimanche du second tour de l'élection présidentielle, celui-ci est d'abord passé inaperçu ; mais lorsque les transporteurs routiers et les chargeurs en ont pris connaissance, il a donné lieu à une véritable levée de boucliers, en raison de sa complexité et du manque de visibilité pour les donneurs d'ordres. Un recours a d'ailleurs été déposé devant le Conseil d'État par les chargeurs et les grossistes-distributeurs.

Ce décret prévoit une majoration, sur une base réelle – quand il y a un seul donneur d'ordre – ou forfaitaire, à partir d'un pourcentage calculé par le transporteur, ou encore en fonction d'un barème fixé par l'État. Or, les conditions dans lesquelles s'effectue le transport routier rendent quasiment impossible une répercussion à l'euro près de l'écotaxe acquittée ; la répercussion ne peut donc être que forfaitaire. En effet, le prix d'une prestation de transport dépend beaucoup moins de l'itinéraire emprunté que de ses modalités – un ou plusieurs donneurs d'ordre, chargement ou déchargement en cours de route, retour à vide. Le dispositif de l'article 7 me semble donc le seul applicable. Même imparfait, il a le mérite de protéger les transporteurs routiers.

La commission rejette l'amendement.

Elle étudie l'amendement CE 17 de M. Richard Ferrand.

Mme Corinne Erhel. Cet amendement tend à prendre réellement en compte le caractère périphérique et l'éloignement de certaines régions. Au niveau régional, le taux de majoration forfaitaire s'élèvera à 3,3 % pour la Bretagne, 1,8 pour l'Aquitaine et 1,9 pour le Midi-Pyrénées ou le Languedoc-Roussillon. Mais au niveau interrégional, c'est le taux unique national de 4,4 % qui s'appliquera, oblitérant le caractère périphérique des régions concernées. Nous demandons que pour un transport interrégional, le trajet effectué dans la région bénéficie du taux régional – par exemple de 3,3 % pour la Bretagne –, le taux unique national ne s'appliquant qu'à la partie nationale de l'itinéraire. Cette mesure permettrait de préserver l'équilibre général du dispositif, sans obérer les régions les plus périphériques, spécialisées dans l'agroalimentaire.

M. le rapporteur pour avis. Favorable : j'ai été convaincu par les différents orateurs qui se sont exprimés sur le sujet.

La commission adopte l'amendement.

Elle examine ensuite, en discussion commune, les amendements CE 25 de M. François-Michel Lambert, CE 12 rectifié et CE 13 rectifié de M. Thierry Benoit.

Mme Brigitte Allain. Nous ne souhaitons pas encadrer les taux de majoration, qui doivent pouvoir évoluer.

M. Thierry Benoit. Nous proposons pour notre part de baisser l'assiette de l'écotaxe en fixant le taux maximum à 2 %, afin d'alléger les coûts qui pèsent sur nos entreprises.

M. le rapporteur pour avis. Défavorable. L'amendement CE 25 n'est pas conforme à la Constitution dont l'article 34 précise qu'il appartient au législateur de fixer des limites à un dispositif qui porte atteinte à la liberté contractuelle. S'agissant des amendements CE 12 et CE 13 rectifiés, l'exposé des motifs indique que leur objet est de protéger les transporteurs routiers ; or, paradoxalement, ils les

affaiblissent, puisqu'ils réduisent les taux de majoration qu'ils pourront appliquer aux donneurs d'ordre.

L'amendement CE 25 est retiré.

La commission rejette successivement les amendements CE 12 et CE 13 rectifiés.

Elle est saisie de l'amendement CE 14 rectifié de M. Thierry Benoit.

M. Thierry Benoit. Si l'écotaxe était adoptée, il faudrait au moins en assurer la stabilité, la volatilité des taux risquant de creuser la comptabilité des transporteurs routiers et de mettre un peu plus en péril leur compétitivité. Notre amendement vise à interdire la modification de ces taux avant un délai de deux ans.

M. le rapporteur pour avis. Je proposerai un amendement destiné à évaluer les effets de l'écotaxe ; par ailleurs, l'article 7 *ter*, issu d'un amendement sénatorial, prévoit la possibilité de réviser la liste des routes locales taxables. Le blocage des taux ne me paraît donc pas opportun, dans la mesure où il faudra les faire évoluer en fonction de ce que nous diront les entreprises. Avis défavorable.

L'amendement est retiré.

La commission étudie l'amendement CE 21 de M. Richard Ferrand.

Mme Annick Le Loch. Cet amendement précise que pour une prestation de transport combiné, seules les parties spécifiquement routières du transport font l'objet d'une majoration.

M. le rapporteur pour avis. Avis défavorable.

L'amendement est retiré.

La commission examine l'amendement CE 26 du rapporteur pour avis.

M. le rapporteur pour avis. Les auditions que j'ai menées m'ont convaincu de la nécessité de dresser un bilan global de l'application de l'écotaxe et de la majoration. Le Sénat a demandé que le Gouvernement remette au Parlement un rapport présentant les effets de la majoration sur les prix du transport, et évaluant en particulier la « correspondance entre les montants obtenus par les transporteurs au moyen de cette majoration et les montants acquittés par eux au titre de la taxe [poids lourds] ».

Pour répondre aux interrogations et aux inquiétudes, je propose d'étendre ce rapport aux conséquences globales de l'application de l'écotaxe et de la majoration du prix du transport routier. Il aborderait les difficultés que transporteurs et donneurs d'ordre ont pu rencontrer dans le cadre de l'application de l'écotaxe et de la majoration ; les effets de l'écotaxe et de la majoration sur les

prix du transport, sur les négociations tarifaires entre les transporteurs routiers et leurs donneurs d'ordre, et sur les parts de marché des transporteurs routiers français en Europe ; les conséquences sur les prix des produits de grande consommation ; les modalités d'application de l'écotaxe chez nos voisins européens ; et enfin les conséquences de la majoration sur le report modal.

La date proposée pour la remise du rapport est le 31 décembre 2014, afin que l'on dispose de suffisamment de recul pour percevoir d'éventuelles difficultés et proposer des mesures correctrices.

La Commission est saisie d'un sous-amendement de M. Joël Giraud à l'amendement CE 26 du rapporteur pour avis.

M. Joël Giraud. Je souhaiterais insérer, après l'alinéa 4 de l'amendement, l'alinéa suivant : « Il évalue les reports de trafic constatés sur le réseau non soumis à l'écotaxe poids lourds après avis des conseils généraux et des comités de massif concernés », la loi prévoyant que ces derniers soient consultés à propos de l'ensemble des textes relatifs à l'aménagement et au transport.

Mme Frédérique Massat. Ce sous-amendement – que le groupe SRC devrait massivement soutenir – me semble important ; souvent frontaliers, les territoires de montagne seront, en effet, directement concernés par le dispositif. La formulation proposée permettrait aux comités de massif d'être consultés.

M. Alain Marc. Je soutiens sans réserve ce sous-amendement qui fait écho à mes propres préoccupations : il faut mesurer les reports de trafic – notamment en mobilisant les directions départementales des territoires (DDT) – et en tirer les conséquences financières pour les départements.

M. le rapporteur pour avis. Tout ce qui permet d'enrichir ce rapport et de renforcer l'évaluation et la concertation me paraît de bon sens. Avis favorable.

La commission adopte le sous-amendement.

Puis elle adopte l'amendement CE 26 ainsi sous-amendé.

La commission examine l'amendement CE 15 de M. Thierry Benoit.

M. Thierry Benoit. Cet amendement prévoit que le Gouvernement remette au Parlement un rapport évaluant l'impact de la mise en œuvre de l'écotaxe et la possibilité d'une généralisation du dispositif à l'échelle européenne.

M. le rapporteur pour avis. L'amendement est satisfait. Avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Puis elle émet un avis favorable à l'adoption de l'article 7 modifié.

Article 7 bis

(article L. 3223-3 du code des transports)

Majoration du contrat de location des véhicules de transport de marchandises de plus de 3,5 tonnes

Dans sa rédaction actuelle, l'article L. 3223-3 du code des transports prévoit que la majoration du prix du transport s'applique aux contrats de location de véhicules avec conducteur.

Cette disposition ne se justifie que si le loueur est effectivement le redevable de la taxe. Or, l'article 272 du code des douanes dispose : « *Toutefois, lorsque le véhicule de transport de marchandises fait l'objet soit d'un contrat de crédit-bail, soit d'un contrat de location, la taxe est due solidairement par le locataire ou le sous-locataire, le conducteur ou tout utilisateur. Le propriétaire est solidairement responsable du paiement de la taxe ainsi que, le cas échéant, de la majoration de retard applicable. Un décret précise les conditions particulières qui en découlent pour le loueur.* »

Par le vote de l'article 7 bis, le Sénat a souhaité s'assurer que la majoration du prix du contrat de location ne s'appliquait que dans le cas où le loueur était effectivement le redevable de la taxe.

*

* *

La commission émet un avis favorable à l'adoption de l'article 7 bis sans modification.

Article 7 ter

(article 270-IV du code des douanes)

Révision de la liste des routes locales supportant ou susceptibles de supporter un report de trafic

La liste des routes appartenant à des collectivités territoriales, qui supportent ou sont susceptibles de supporter un report de trafic significatif en provenance des autoroutes à péages et des routes nationales taxées, a été établie après consultation des assemblées délibérantes des collectivités concernées. Cette liste est dressée, pour chaque département, par le décret du 27 juillet 2011⁽¹⁾. Ces routes seront soumises, dès son entrée en vigueur, à l'éco-taxe poids lourds.

On doit toutefois s'attendre à un report de trafic vers d'autres routes du réseau secondaire, qui ne sont pas nécessairement adaptées à la circulation

(1) Décret n° 2011-910 du 27 juillet 2011 relatif à la consistance du réseau routier local soumis à la taxe nationale sur les véhicules de transport de marchandises.

intensive de poids lourds. Cette crainte est d'autant plus justifiée qu'il semblerait que les sociétés de télépéage fournissent à leurs abonnés des informations sur les routes non taxées.

Le décret précité prévoit, en son article 2, qu'« *une période d'observation du trafic sur le réseau local se déroulera pendant un an à compter de l'entrée en vigueur de la taxe (...)* ». Le Sénat a complété l'article 270-IV du code des douanes, en prévoyant que la liste des routes locales supportant ou susceptibles de supporter un report significatif de trafic « *est révisée selon la même procédure [par décret en Conseil d'État, après avis des assemblées délibérantes], sur demande des collectivités territoriales, en cas d'évolution du trafic en provenance du réseau taxé.* » À l'initiative principalement des conseils généraux, le décret précité du 27 juillet 2011 pourra ainsi être révisé de manière pragmatique.

*
* *

*La Commission émet un avis **favorable** à l'adoption de l'article 7 ter **sans modification**.*

Après l'article 7 ter

La Commission est saisie de l'amendement CE 16 rectifié de M. Thierry Benoit.

M. Thierry Benoit. Il s'agit de reporter la mise en œuvre de l'écotaxe à janvier 2015, en raison du contexte économique difficile.

M. le rapporteur pour avis. Avis défavorable. L'AFITF attend des nouvelles recettes dans les plus brefs délais.

*La Commission **rejette** l'amendement.*

AMENDEMENTS EXAMINÉS PAR LA COMMISSION

Amendement CE 2 présenté par M. Philippe Armand Martin

Article additionnel avant l'article 7

Insérer l'article suivant :

I. – L'article 269 du code des douanes est ainsi rédigé :

« Art. 269. - Les véhicules de transport de marchandises qui empruntent le réseau routier sont soumis aux taxes définies aux articles 270 à 283 septies et 285 septies.

« Ne sont toutefois pas soumises à ces taxes, les opérations de transport de marchandises réalisées dans des conditions permettant, dans le cadre d'une même rotation du véhicule, de livrer plusieurs destinataires ou d'assurer la collecte auprès de plusieurs expéditeurs. »

II. – La perte de recettes résultant pour l'Agence de financement des infrastructures de transport de France du I ci-dessus est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

III. – La perte de recettes résultant pour les collectivités territoriales du I ci-dessus est compensée, à due concurrence, par une majoration de la dotation globale de fonctionnement.

IV. – La perte de recettes résultant pour l'État du paragraphe précédent est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

Amendement CE 3 présenté par M. Philippe Armand Martin

Article additionnel avant l'article 7

Insérer l'article suivant :

I. – L'article 269 du code des douanes est ainsi rédigé :

« Art. 269. – Les véhicules de transport de marchandises qui empruntent le réseau routier sont soumis aux taxes définies aux articles 270 à 283 septies et 285 septies.

« Ne sont toutefois pas soumis à ces taxes, les véhicules de transport de marchandises assurant, dans le cadre d'une même rotation, la livraison de plusieurs destinataires ou la collecte auprès de plusieurs fournisseurs, dans un rayon maximal de 75km autour de leur point de rattachement. »

II. – 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 sur les tabacs mentionnée aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

III. – La perte de recettes résultant pour les collectivités territoriales du I ci-dessus est compensée, à due concurrence, par une majoration de la dotation globale de fonctionnement.

IV. – La perte de recettes résultant pour l'État du paragraphe précédent est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

Amendement CE 4 présenté par M. Philippe Armand Martin

Article additionnel avant l'article 7

Insérer l'article suivant :

I. - L'article 269 du code des douanes est ainsi rédigé :

« Art. 269. - Les véhicules de transport de marchandises qui empruntent le réseau routier sont soumis aux taxes définies aux articles 270 à 283 *septies* et 285 *septies*.

« Ne sont toutefois pas soumises à ces taxes, les opérations de services dédiées à la préservation de l'environnement telles que les activités d'assainissement, de maintenance industrielle et de collecte des déchets. »

II. – 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 sur les tabacs mentionnée aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

III. – La perte de recettes résultant pour les collectivités territoriales du I ci-dessus est compensée, à due concurrence, par une majoration de la dotation globale de fonctionnement.

IV. – La perte de recettes résultant pour l'État du paragraphe précédent est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

Amendement CE 5 présenté par M. Lionel Tardy

Article additionnel avant l'article 7

Insérer l'article suivant :

I °-°A l'article 269 du code des douanes, après les mots « de marchandises », insérer les mots « des entreprises inscrites au registre national des entreprises de transport routier ».

II. – 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 sur les tabacs mentionnée aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

III. – La perte de recettes résultant pour les collectivités territoriales du I est compensée, à due concurrence, par une majoration de la dotation globale de fonctionnement.

IV. – La perte de recettes résultant pour l'État du IV est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

Amendement CE 6 présenté par M. Lionel Tardy

Article 7

À l'alinéa 4, supprimer les mots : « , quel que soit l'itinéraire emprunté ».

Amendement CE 7 rect. présenté par M. Lionel Tardy

Article additionnel avant l'article 7

Insérer l'article suivant :

I - L'article 269 du code des douanes est ainsi rédigé :

« Les véhicules de transport de marchandises qui empruntent le réseau routier sont soumis à la taxe définie aux articles 270 à 283 septies du code des douanes.

« Ne sont toutefois pas soumis à cette taxe, les véhicules circulant sous couvert d'un certificat W garage visé à l'article R322-3 du code de la route. ».

II – 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 sur les tabacs mentionnée aux articles 575 et 575 A du code général des impôts ».

III. – La perte de recettes résultant pour les collectivités territoriales du I est compensée, à due concurrence, par une majoration de la dotation globale de fonctionnement.

Amendement CE 8 (2^e rect.) présenté par MM. Thierry Benoit et Yannick Favennec

Article additionnel avant l'article 7

Insérer l'article suivant :

I. Au second alinéa de l'article 271 du code des douanes, après le mot "prioritaires" sont insérés les mots "les véhicules destinés à la collecte du lait. "

II. – 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 sur les tabacs mentionnée aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

III. – La perte de recettes résultant pour les collectivités territoriales du I est compensée, à due concurrence, par une majoration de la dotation globale de fonctionnement.

IV. – La perte de recettes résultant pour l'État du III est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

Amendement CE 9 rect. présenté par MM. Thierry Benoit et Yannick Favennec

Article additionnel avant l'article 7

Insérer l'article suivant :

I. Au second alinéa de l'article 271 du code des douanes, après le mot "agricoles" sont insérés les mots: "agroalimentaires et de pêche".

II. – 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 sur les tabacs mentionnée aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

III. – La perte de recettes résultant pour les collectivités territoriales du I est compensée, à due concurrence, par une majoration de la dotation globale de fonctionnement.

IV. – La perte de recettes résultant pour l'État du III est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

Amendement CE 10 (2^e rect.) présenté par MM. Thierry Benoit et Yannick Favennec

Article additionnel avant l'article 7

Insérer l'article suivant :

I. – Compléter l'article 269 du code des douanes par la phrase suivante :

« Ne sont toutefois pas soumis à cette taxe les véhicules destinés à l'accomplissement d'une activité de service public liée à la préservation de l'environnement telles que les activités d'assainissement ou de collecte des déchets. »

II. – 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 sur les tabacs mentionnée aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

III. – La perte de recettes résultant pour les collectivités territoriales du I est compensée, à due concurrence, par une majoration de la dotation globale de fonctionnement.

IV. – La perte de recettes résultant pour l'État du III est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

Amendement CE 11 (2^e rect.) présenté par MM. Thierry Benoit et Yannick Favennec

Article additionnel avant l'article 7

Insérer l'article suivant :

I. – Compléter l'article 269 du code des douanes par la phrase suivante :

« Ne sont toutefois pas soumis à cette taxe les véhicules destinés à l'accomplissement d'une activité de service de proximité de collecte des déchets industriels dangereux et des huiles usagées définies aux articles R543-3 à R543-15 du Code de l'Environnement. »

II. – 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 sur les tabacs mentionnée aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

III. – La perte de recettes résultant pour les collectivités territoriales du I est compensée, à due concurrence, par une majoration de la dotation globale de fonctionnement.

IV. – La perte de recettes résultant pour l'État du III est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

Amendement CE 12 rect. présenté par MM. Thierry Benoit et Yannick Favennec

Article 7

I. – À la première phrase de l'alinéa 7, substituer au taux : « 7% », le taux : « 2% ».

II. – 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 sur les tabacs mentionnée aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

III. – La perte de recettes résultant pour les collectivités territoriales du I est compensée, à due concurrence, par une majoration de la dotation globale de fonctionnement.

IV. – La perte de recettes résultant pour l'État du III est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

Amendement CE 13 rect. présenté par MM. Thierry Benoit et Yannick Favennec

Article 7

I. – Après le mot : « et », rédiger ainsi la fin de la première phrase de l'alinéa 7 :

« 2% les deux premières années de l'application de cette taxe, puis ils pourront être revalorisés tous les deux par arrêté ministériel jusqu'au taux maximum de 7%. ».

II. – 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 sur les tabacs mentionnée aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

III. – La perte de recettes résultant pour les collectivités territoriales du I est compensée, à due concurrence, par une majoration de la dotation globale de fonctionnement.

IV. – La perte de recettes résultant pour l'État du III est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

Amendement CE 14 rect. présenté par MM. Thierry Benoit et Yannick Favennec

Article 7

I. – Compléter la dernière phrase de l’alinéa 7 par les mots :

« et ne sont modifiables que passé un délai de deux ans ».

II. – 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 sur les tabacs mentionnée aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

III. – La perte de recettes résultant pour les collectivités territoriales du I est compensée, à due concurrence, par une majoration de la dotation globale de fonctionnement.

IV. – La perte de recettes résultant pour l’État du III est compensée, à due concurrence, par la création d’une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

Amendement CE 15 présenté par MM. Thierry Benoit et Yannick Favennec

Article 7

Compléter cet article par l’alinéa suivant :

« IV – Avant le 1^{er} septembre 2014, le Gouvernement transmet au Parlement un rapport présentant les modalités d’application de l’écotaxe dans les autres pays de l’Union européenne et les possibilités de la mise en place d’une écotaxe sur les poids lourds à l’échelle communautaire. »

Amendement CE 16 rect. présenté par MM. Thierry Benoit et Yannick Favennec

Article additionnel après l’article 7 ter

Insérer l’article suivant :

I. L’arrêté ministériel visant à appliquer les dispositions de la taxe poids lourds prévues aux articles 6 bis à 7 ter de la présente loi ne pourra être pris qu’à compter du 1^{er} janvier 2015.

II. – 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 sur les tabacs mentionnée aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

III. – La perte de recettes résultant pour les collectivités territoriales du I est compensée, à due concurrence, par une majoration de la dotation globale de fonctionnement.

IV. – La perte de recettes résultant pour l’État du III est compensée, à due concurrence, par la création d’une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

Amendement CE 17 présenté par **M. Richard Ferrand, M. Jean-Pierre Le Roch, Mme Patricia Adam, Mme Nathalie Appéré, M. François André, M. Jean-Luc Bleunven, M. Gwenegau Bui, Mme Marie-Anne Chapdelaine, Mme Corinne Erhel, Mme Chantal Guittet, M. Gilbert Le Bris, Mme Viviane Le Dissez, Mme Annie Le Houerou, Mme Annick Le Loch, M. Michel Lesage, M. Jean-René Marsac, M. Philippe Noguès, M. Hervé Pellois, M. Gwendal Rouillard, M. Marcel Rogemont et M. Jean-Jacques Urvoas**

Article 7

Après l'alinéa 6, insérer l'alinéa suivant :

« Lorsque la région de chargement ou de déchargement est concernée par le 2 de l'article 275 du code des douanes, la majoration est appliquée d'une part sur la partie de la prestation réalisée dans cette région, par application du taux régional unique pour les transports effectués à l'intérieur de cette région, et d'autre part sur le reste de la prestation, par application du taux interrégional unique. »

Amendement CE 18 rect. présenté par **M. Richard Ferrand, M. Jean-Pierre Le Roch, Mme Patricia Adam, Mme Nathalie Appéré, M. François André, M. Jean-Luc Bleunven, M. Gwenegau Bui, Mme Marie-Anne Chapdelaine, Mme Corinne Erhel, Mme Chantal Guittet, M. Gilbert Le Bris, Mme Viviane Le Dissez, Mme Annie Le Houerou, Mme Annick Le Loch, M. Michel Lesage, M. Jean-René Marsac, M. Philippe Noguès, M. Hervé Pellois, M. Gwendal Rouillard, M. Marcel Rogemont et M. Jean-Jacques Urvoas**

Article additionnel avant l'article 7

Insérer l'article suivant :

I. – Au 2° de l'article 275 du code des douanes, le taux : « 25% » est remplacé par le taux : « 30% » et le taux : « 40% » est remplacé par le taux : « 50% ».

II. – 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 sur les tabacs mentionnée aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

III. – La perte de recettes résultant pour les collectivités territoriales du I est compensée, à due concurrence, par une majoration de la dotation globale de fonctionnement.

IV. – La perte de recettes résultant pour l'État du III est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

Amendement CE 20 rect. présenté par M. Richard Ferrand, M. Jean-Pierre Le Roch, Mme Patricia Adam, Mme Nathalie Appéré, M. François André, M. Jean-Luc Bleunven, M. Gwenegau Bui, Mme Marie-Anne Chapdelaine, Mme Corinne Erhel, Mme Chantal Guittet, M. Gilbert Le Bris, Mme Viviane Le Dissez, Mme Annie Le Houerou, M. Michel Lesage, M. Jean-René Marsac, M. Philippe Noguès, M. Hervé Pellois, M. Gwendal Rouillard, M. Marcel Rogemont et M. Jean-Jacques Urvoas

Article additionnel avant l'article 7

Insérer l'article suivant :

I. – L'article 269 du code des douanes est complété par un alinéa ainsi rédigé : « les transports routiers de pré ou post acheminement d'un transport ferroviaire ne sont pas soumis à la taxe ».

II. – 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 sur les tabacs mentionnée aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

III. – La perte de recettes résultant pour les collectivités territoriales du I est compensée, à due concurrence, par une majoration de la dotation globale de fonctionnement.

IV. – La perte de recettes résultant pour l'État du III est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

Amendement CE 21 présenté par M. Richard Ferrand, M. Jean-Pierre Le Roch, Mme Patricia Adam, Mme Nathalie Appéré, M. François André, M. Jean-Luc Bleunven, M. Gwenegau Bui, Mme Marie-Anne Chapdelaine, Mme Corinne Erhel, Mme Chantal Guittet, M. Gilbert Le Bris, Mme Viviane Le Dissez, Mme Annie Le Houerou, Mme Annick Le Loch, M. Michel Lesage, M. Jean-René Marsac, M. Philippe Noguès, M. Hervé Pellois, M. Gwendal Rouillard, M. Marcel Rogemont et M. Jean-Jacques Urvoas

Article 7

Après l'alinéa 8, insérer l'alinéa suivant :

« Lorsque la prestation de transport fait intervenir plusieurs modes de transport, la majoration n'est appliquée que sur la part du prix concernant un transport effectivement routier. »

Amendement CE 22 rect. présenté par M. Jean-Pierre Le Roch, M. Richard Ferrand, Mme Patricia Adam, Mme Nathalie Appéré, M. François André, M. Jean-Luc Bleunven, M. Gwenegau Bui, Mme Marie-Anne Chapdelaine, Mme Corinne Erhel, Mme Chantal Guittet, M. Gilbert Le Bris, Mme Viviane Le Dissez, Mme Annie Le Houerou, Mme Annick Le Loch, M. Michel Lesage, M. Jean-René Marsac, M. Philippe Noguès, M. Hervé Pellois, M. Gwendal Rouillard, M. Marcel Rogemont et M. Jean-Jacques Urvoas

Article additionnel avant l'article 7

Insérer l'article suivant :

I. – Au deuxième alinéa de l'article 271 du code des douanes, après le mot : « prioritaires, », sont insérés les mots : « véhicules utilisés pour la collecte du lait dans les fermes ou ramenant aux fermes des bidons à lait ou des produits laitiers destinés à l'alimentation du bétail, ».

II. – 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 sur les tabacs mentionnée aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

III. – La perte de recettes résultant pour les collectivités territoriales du I est compensée, à due concurrence, par une majoration de la dotation globale de fonctionnement.

IV. – La perte de recettes résultant pour l'État du III est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

Amendement CE 23 présenté par M. François-Michel Lambert, M. Denis Baupin, Mme Laurence Abeille, Mme Michèle Bonneton, Mme Brigitte Allain

Article 6 ter

Supprimer cet article.

Amendement CE 24 présenté par M. Paul Molac, M. François-Michel Lambert, M. Denis Baupin, Mme Laurence Abeille, Mme Michèle Bonneton, Mme Brigitte Allain

Article additionnel après l'article 6 ter

Insérer l'article suivant :

Au deuxième alinéa de l'article 283 quater du code des douanes, les mots : « dont elles sont propriétaires » sont remplacés par les mots : « sur leur territoire »

Amendement CE 25 présenté par M. François-Michel Lambert, M. Denis Baupin, Mme Laurence Abeille, Mme Michèle Bonneton, Mme Brigitte Allain

Article 7

Rédiger ainsi le début de l'alinéa 7 : « Ces taux correspondent à l'évaluation de l'incidence moyenne... (*le reste sans changement*) ».

Amendement CE 26 présenté par M. Fabrice Verdier, rapporteur pour avis

Article 7

Substituer à l'alinéa 13 les alinéas suivants :

« III. – Au plus tard le 31 décembre 2014, le Gouvernement remet au Parlement un rapport identifiant les difficultés éventuellement rencontrées par les transporteurs routiers de marchandises et les donneurs d'ordre dans la mise en œuvre de la majoration du prix du transport routier instituée par le présent article.

« Ce rapport présente également les effets de l'éco-taxe poids lourds et du dispositif de majoration sur les prix du transport routier de marchandises, l'évolution des négociations tarifaires entre les transporteurs routiers et les donneurs d'ordre et la répartition des parts de marchés des transporteurs sur les trajets internationaux. »

« Il évalue notamment la correspondance entre les montants obtenus par les transporteurs au moyen de cette majoration et les montants acquittés par eux au titre de la taxe prévue aux articles 269 à 283 *quater* du code des douanes. Il évalue le montant des péages résultant des reports de trafics sur sections d'autoroutes et routes soumises à péages engendrés par l'entrée en vigueur de cette taxe. Il fournit ces éléments, en les détaillant à l'échelle nationale, à l'échelle régionale, ainsi que par catégorie de transporteur.

« Il analyse les effets de l'éco-taxe poids lourds et de la majoration du prix du transport routier sur les prix des produits de grande consommation.

« Il évalue l'impact de l'entrée en vigueur de l'éco-taxe poids lourds et de la majoration sur le report modal.

« Il présente les modalités d'application de l'éco-taxe poids lourds dans les pays européens qui l'ont adoptée. »

Sous-amendement CE 27 présenté par M. Joël Giraud à l'amendement CE 26 de M. Fabrice Verdier :

Article 7

Après l'alinéa 4 de cet amendement, insérer l'alinéa suivant :

« Il évalue les reports de trafic constatés sur le réseau non soumis à l'éco-taxe poids lourds après avis des conseils généraux et des comités de massif concernés.

LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES

Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF)

M. Philippe Duron, député, président

M. Jean-Claude Paravy, secrétaire général

Association nationale des industries alimentaires (ANIA)

Mme Dafina Bikova, responsable juridique en charge des relations commerciales

Mme Elsa Chantereau, directeur de la communication et des relations institutionnelles

Association des utilisateurs de transports de fret (AUTF)

M. Philippe Bonnevie, délégué général

M. Christian Rose, délégué général adjoint

Cabinet de M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué chargé des transports

M. Raphaël Chambon, directeur adjoint

Mme Radia Ouarti, conseillère technique

Confédération française du commerce de gros et du commerce international (CGI)

M. Hugues Pouzin, directeur général

M. Cyril Galy-Dejean, chargé de mission affaires publiques

Conseil national des professions de l'automobile (CNPA)

M. Emmanuel Puvis de Chavannes, secrétaire général

M. Jacques Bruneel, président de la branche véhicules industriels (représentant du comité stratégique automobile - groupe VIVU)

M. François Logeay, vice-président de la branche des recycleurs

Mme Christine Challe, secrétaire générale de la branche des ramasseurs agréés d'huiles usagées

Mme Alice Guichard, chargée de mission à la branche des recycleurs

Consortium Ecomouv'

- M. Daniele Meini, président-directeur général
- M. Giovanni Castellucci, président-directeur général de Autostrade per l'Italia/Atlantia
- M. Michalangelo Damasco, directeur des affaires juridiques d'Autostrade
- Mme Olivia Amozig-Bellot, direction transports terrestres, Thales
- M. William Ferre, directeur de projet de Steria

Coop de France

- Mme Rachel Blumel, directeur du département chaîne alimentaire durable
- Mme Irène de Bretteville, chargée des relations parlementaires
- M. Jacques Poulet, directeur du pôle animal

Fédération des entreprises du commerce et de la distribution (FCD)

- M. Didier Parise, directeur transport du groupe Carrefour
- Mme Giulia Basolet, conseillère environnement de la FCD
- Mme Fabienne Prouvost, directrice de la communication et des affaires publiques

Fédération nationale des transports routiers (FNTR)

- M. Jean-Paul Deneuille, délégué général
- Mme Florence Berthelot, déléguée générale adjointe
- M. Nicolas Paulissen, délégué général adjoint

Fédération nationale des syndicats d'exploitants agricoles (FNSEA)

- M. Jean Bernard Bayard, vice-président et président de la commission fiscale et sociale

France nature environnement (FNE)

- M. Jean-Baptiste Poncelet, coordinateur du réseau transports et mobilité durable
- M. Gérard Allard, référent taxe kilométrique poids lourds

Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie – Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer

M. Daniel Bursaux, directeur général des infrastructures, transports et mer

Mme Odile Seguin, adjointe à la sous-direction des transports routiers

M. Olivier Quoy, adjoint au chef de la mission tarification

Mme Donatienne Brillant, directeur de cabinet du directeur général

Organisation des transporteurs routiers européens (OTRE)

Mme Aline Mesples, présidente

M. Gilles Mathelie-Guinlet, secrétaire général

M. Jean-Marc Rivera, secrétaire général adjoint

ANNEXE

NOMBRE DE KILOMÈTRES TAXÉS PAR DÉPARTEMENT

CODE_DEPT	Nom du département	Réseau concédé (km)	Réseau local taxé (km)	RRN exonéré (km)	RRN taxé (km)
1	AIN	226	153		
2	AISNE	171	148		165
3	ALLIER	98	113		211
4	ALPES DE HAUTE PROVENCE	67		106	
5	HAUTES ALPES	30		98	53
6	ALPES MARITIMES	75			
7	ARDÈCHE			41	47
8	ARDENNES				125
9	ARIÈGE	15	16		83
10	AUBE	153	176		33
11	AUDE	155	46		
12	AVEYRON	11			145
13	BOUCHES DU RHÔNE	203	43		211
14	CALVADOS	91	65		168
15	CANTAL			132	55
16	CHARENTE		49		228
17	CHARENTE MARITIME	135	77	34	96
18	CHER	101	84	50	57
19	CORRÈZE	112	36		66
21	COTE D'OR	259	112		56
22	COTES D'ARMOR			88	166
23	CREUSE				93
24	DORDOGNE	110			128
25	DOUBS	99	20	87	42
26	DROME	136			143
27	EURE	168	169		110
28	EURE ET LOIR	131	331		161
29	FINISTÈRE			43	183
30	GARD	96	73	30	107
31	HAUTE GARONNE	188	6	21	113
32	GERS			83	161
33	GIRONDE	148	43	30	164
34	HÉRAULT	106	85		124
35	ILLE ET VILAINE			18	295
36	INDRE				133
37	INDRE ET LOIRE	180			9
38	ISÈRE	240	68		118
39	JURA	94	106	67	31

CODE_DEPT	Nom du département	Réseau concédé (km)	Réseau local taxé (km)	RRN exonéré (km)	RRN taxé (km)
40	LANDES	226	136	46	
41	LOIR ET CHER	176	11		51
42	LOIRE	101	84		132
43	HAUTE LOIRE		26		182
44	LOIRE ATLANTIQUE	75	21	29	221
45	LOIRET	272	194	8	
46	LOT	93		16	
47	LOT ET GARONNE	85	30		92
48	LOZÈRE			67	153
49	MAINE ET LOIRE	191		1	36
50	MANCHE			49	145
51	MARNE	173	138		197
52	HAUTE MARNE	109	31		145
53	MAYENNE	55	52		151
54	MEURTHE ET MOSELLE	37	57		219
55	MEUSE	59			83
56	MORBIHAN				242
57	MOSELLE	105	65		207
58	NIÈVRE	17	56	60	96
59	NORD	36			361
60	OISE	135	97		164
61	ORNE	114	68		82
62	PAS DE CALAIS	242	21		199
63	PUY DE DÔME	170	76		54
64	PYRÉNÉES ATLANTIQUES	180			95
65	HAUTES PYRÉNÉES	58		14	35
66	PYRÉNÉES ORIENTALES	53	52	99	20
67	BAS RHIN	71	75		156
68	HAUT RHIN	9	70		153
69	RHÔNE	147	79		114
70	HAUTE SAÔNE		154	23	156
71	SAÔNE ET LOIRE	121	151		149
72	SARTHE	253	227		
73	SAVOIE	165		48	37
74	HAUTE SAVOIE	200			
75	VILLE DE PARIS		70		3
76	SEINE MARITIME	131	288		205
77	SEINE ET MARNE	160	147		232
78	YVELINES	76	65		152
79	DEUX SEVRES	93	86		102
80	SOMME	249	172		73
81	TARN			44	95
82	TARN ET GARONNE	115	28		
83	VAR	173			19
84	VAUCLUSE	55	18		45
85	VENDÉE	163	8		

CODE_DEPT	Nom du département	Réseau concédé (km)	Réseau local taxé (km)	RRN exonéré (km)	RRN taxé (km)
86	VIENNE	80			149
87	HAUTE VIENNE		12		257
88	VOSGES	62	22		143
89	YONNE	181	177	34	50
90	TERRITOIRE DE BELFORT	38	13	10	22
91	ESSONNE	19	81		130
92	HAUTS DE SEINE		28		54
93	SEINE SAINT DENIS		12		63
94	VAL DE MARNE		51		105
95	VAL D'OISE	12	66		99
	Total:	8 935	5 331	1 477	10 203

Source : Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie