



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

écotaxe sur les poids lourds

Question écrite n° 118191

Texte de la question

M. André Wojciechowski attire l'attention de M. le ministre auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, chargé des transports, sur les difficultés rencontrées dans la mise en place de l'écotaxe poids lourds, dont les reports successifs accroissent l'incertitude qui pèse sur l'équilibre financier du secteur. Cette taxe qui n'a d'autre objet que de satisfaire des revendications d'écologie politique, que nul ne peut et ne pourra satisfaire pleinement, est si mal conçue qu'elle a du, selon le rapport de M. Mariton à la commission des finances de l'Assemblée nationale, être une nouvelle fois repoussée à la suite d'une décision de justice administrative. Je rappelle que la recette annuelle nette de l'éco-redevance poids lourds serait de l'ordre d'un milliard d'euros, que le fait de ne pas écouter la représentation nationale et les élus locaux aboutit une fois de plus à priver l'État de cette recette au profit d'une vaine politique de stigmatisation du transport routier. Il lui demande, si cette taxe devait être maintenue en l'état, que les collectivités territoriales locales soient davantage concernées par la distribution des recettes tirées de l'écotaxe poids lourds. La loi Grenelle 1 stipule en effet que le réseau taxable des collectivités est celui sur lequel le risque de report de trafic est réel, ce qui n'est pas le cas du seul réseau départemental, mais concerne également l'intercommunalité dont les efforts dirigés vers un développement durable des transports peuvent être constatés chaque jour, comme c'est le cas, pour n'en prendre qu'un seul exemple, de la communauté de communes du Pays naborien.

Texte de la réponse

L'écotaxe poids lourds est un projet particulièrement innovant et important du Grenelle de l'environnement auquel le Gouvernement est très attaché. Le déroulement de la procédure aurait permis la signature du contrat de partenariat public-privé lié à son déploiement en avril 2011. L'ordonnance du 8 mars 2011 du tribunal administratif de Cergy, qui a annulé la procédure, ne l'a pas permis. Le Conseil d'État, auprès duquel l'État s'était pourvu en cassation, a finalement annulé cette ordonnance le 24 juin et rejeté l'ensemble des moyens invoqués par les requérants pour mettre en cause la procédure. Les discussions ont donc pu reprendre au cours de l'été, aboutissant à la signature du contrat de partenariat le 20 octobre 2011, ce qui permet d'envisager l'entrée en vigueur de la taxe à la mi-2013. Les collectivités locales ont été associées dès le début du projet notamment au travers de la possibilité qui leur a été offerte de soumettre à la taxe certains itinéraires locaux relevant de leur compétence. Le décret du 27 juillet 2011, en retenant pas moins de 5 000 km d'axes locaux, assure une recette nette d'environ 160 Meuros aux collectivités concernées, qui sont majoritairement des conseils généraux mais aussi des communautés d'agglomération. Une révision du réseau local soumis à la taxe est de plus prévue, environ un an après la mise en oeuvre de la taxe, pour ajuster la consistance du réseau si des reports de trafic non prévus étaient constatés ou si les critères retenus devaient s'avérer trop faibles. Enfin, les bénéfices des collectivités ne s'arrêtent pourtant pas là puisque les recettes perçues sur le réseau des routes nationales contribueront au financement des projets de développement des infrastructures de transports qui bénéficient notamment aux collectivités locales.

Données clés

Auteur : [M. André Wojciechowski](#)

Circonscription : Moselle (7^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 118191

Rubrique : Impôts et taxes

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

[Date\(s\) clé\(e\)s](#)

Question publiée le : 20 septembre 2011, page 10019

Réponse publiée le : 6 décembre 2011, page 12895