



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

création

Question écrite n° 27974

Texte de la question

M. François Goulard attire l'attention de M. le ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire, sur les conséquences dramatiques qu'aurait pour une région péninsulaire comme la Bretagne l'instauration d'une taxe kilométrique pour les poids lourds. L'idée d'un tel prélèvement a été émise lors du Grenelle de l'environnement. Or, si le report modal est un objectif que chacun partage, il convient d'avoir conscience que le recours au chemin de fer ou à la voie d'eau pour le transport de marchandises n'est pas également possible suivant les trajets, les régions concernées et la nature des marchandises transportées. S'agissant de la Bretagne, le report vers d'autres modes de transport que la route est, à court et moyen termes, objectivement beaucoup plus difficile que dans d'autres régions. Le fret ferroviaire est peu performant, les voies d'eau sont inexistantes, les localisations industrielles très dispersées et l'agroalimentaire, activité dominante en Bretagne nécessite des transports très rapides que seule la route est en mesure d'assurer. Dans ces conditions, l'instauration d'une taxe kilométrique aurait pour conséquence de peser sur la compétitivité économique de toute une région, au-delà même des charges très lourdes que le renchérissement du coût du pétrole a générées. Aussi est-il demandé quels sont les projets du Gouvernement en matière de taxe kilométrique et si des modulations régionales sont envisagées.

Texte de la réponse

L'honorable parlementaire a bien voulu appeler attention de M. le ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie et du développement durable et de l'aménagement du territoire sur le projet d'éco-redevance kilométrique poids lourds dont vous craignez les conséquences négatives pour l'économie de la Bretagne. Il semble nécessaire de porter les éléments suivants : comme le sait l'honorable parlementaire, le ministre d'État ne peut qu'être sensible aux considérations qui ont conduit à la mise au point du plan routier breton. Sa concrétisation a permis à la Bretagne de bénéficier aujourd'hui du coût de transport à la tonne acheminée par la route le plus faible de France, facteur qui contribue à sa compétitivité et à son dynamisme. La mise en place de l'écoredevance ne devrait pas lui faire perdre cet atout. L'État a évalué les conséquences pour chaque territoire du projet de mise en place de l'éco-redevance. Les simulations réalisées ont mis en évidence que seuls quelques départements, dont le Finistère, présentaient effectivement une accessibilité aux richesses du cœur de l'Europe sensiblement inférieure à la moyenne nationale. La Commission européenne, qui veille scrupuleusement au caractère non discriminatoire des mesures prises par les États membres, ne pourrait accepter des mesures de modulation locale qu'à la condition que la France puisse lui prouver que les territoires concernés souffrent d'un handicap avéré d'accessibilité. L'exemption de la totalité du réseau routier breton de l'écoredevance ou la mise en oeuvre d'une modulation de cette dernière sur l'ensemble de son territoire me semblent à cet égard impossibles à justifier, d'autant que le principe fondamental d'égalité des citoyens devant l'impôt s'y opposerait également. Le ministre d'État a néanmoins pris bonne note de ces arguments relatifs à l'organisation économique des transports et tout particulièrement en ce qui concerne le secteur agroalimentaire très développé en Bretagne. Il me semble nécessaire de rappeler la volonté du Président de la République de doter la France d'une économie performante et respectueuse de l'environnement. Dans ce cadre, tous les efforts sont actuellement déployés pour que le report modal vers les modes ferroviaires et fluviaux soit amplifié partout où cela est pertinent. La mise en place de l'écoredevance est un outil au service de cette ambition qui permettra,

d'une part, de donner un signal économique car elle inclura dans le coût des transports une partie des effets sur l'environnement et, d'autre part, de doter l'agence de financement des infrastructures de transports de France de ressources supplémentaires pour soutenir les projets dont notre économie a besoin. L'expérience étrangère montre également que l'adoption d'une telle mesure se traduit rapidement par un meilleur remplissage des poids lourds, une diminution du nombre de trajets à vide et une modernisation du parc de poids lourds circulant. Bien évidemment, l'État restera attentif au respect des grands équilibres territoriaux. Ainsi, la Bretagne bénéficiera d'investissements importants notamment dans le domaine ferroviaire. La signature, le 29 juillet 2008 du protocole de financement de la ligne à grande vitesse Bretagne Pays de la Loire, permettant le lancement d'un avis d'appel public à concurrence avant la fin de l'année, ainsi que la mise en oeuvre du contrat de projets pour moderniser le réseau breton, marquent à cet égard une avancée très importante pour les Bretons dont ils sauront par leur mobilisation, retirer tous les avantages.

Données clés

Auteur : [M. François Goulard](#)

Circonscription : Morbihan (1^{re} circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 27974

Rubrique : Impôts et taxes

Ministère interrogé : Écologie, énergie, développement durable et aménagement du territoire

Ministère attributaire : Écologie, énergie, développement durable et aménagement du territoire

Date(s) clée(s)

Question publiée le : 22 juillet 2008, page 6284

Réponse publiée le : 11 novembre 2008, page 9771