



# ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

## création

Question écrite n° 33198

### Texte de la question

M. René-Paul Victoria attire l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des transports sur l'instauration, envisagée d'ici 2012, d'une taxe kilométrique consistant à faire payer aux poids lourds l'usage du réseau routier national non concédé et des routes départementales ou communales susceptibles de subir un report significatif de trafic. Le projet de loi vise uniquement les véhicules de transport routier de marchandises. Pour cette taxe nationale, le seuil à partir duquel la taxe s'appliquera sera fixé à 3,5 tonnes et son montant sera compris entre 5 et 30 centimes du kilomètre. Cette taxe a pour but de : faire payer l'usage des infrastructures routières non soumises jusqu'à présent à péage ; faire participer aux dépenses de l'État et des collectivités territoriales les entreprises de transport étrangères dont les véhicules traversent la France et à atténuer le différentiel de compétitivité résultant d'un niveau trop élevé de charges d'exploitation pour les entreprises françaises ; réduire l'impact environnemental du transport routier de marchandises ; favoriser le report modal en alourdissant le coût du transport routier. Cependant, au regard des objectifs poursuivis, aucune étude sur la pertinence d'une telle taxe et de son impact sur l'économie des régions françaises n'a été réalisée. C'est pourquoi l'Union des professionnels de la route (UPR) a demandé à un économiste des transports d'analyser les conséquences du projet gouvernemental. Les premiers constats indiquent que, en matière de développement durable, la redevance aura un impact utile marginal sur l'organisation des transports, donc sur le report modal. Elle ne répond pas au principe pollueur payeur. Elle n'incite pas à un usage plus efficace de l'infrastructure routière. Elle n'aura pas d'effet sur les émissions de gaz à effet de serre. En matière d'efficacité économique : le financement de la redevance sera très inégalement réparti entre régions émettrices et réceptrices des trafics. En revanche, la future taxe va mécaniquement renforcer les disparités économiques des territoires et frappera plus fortement les transports à courte distance de produits à faible valeur ajoutée (produits de carrière, produits de l'agriculture, etc.). Enfin, elle ne sera que très faiblement supportée par les transporteurs étrangers. En effet, l'essentiel du trafic de transit emprunte le réseau des autoroutes concédées, donc en dehors du champ de la taxe. Elle provoque en effet un surcoût d'origine fiscale sans contrepartie positive en termes d'effets externes. L'impact de ce nouvel impôt s'assimile à une augmentation de charges touchant les biens produits ou consommés en France. Il augmentera le différentiel de compétitivité dont souffre la France. Aussi, il lui demande l'avis du Gouvernement en la matière.

### Texte de la réponse

La mise en place de l'écoredevance poids lourds, inscrite par la loi Grenelle 1, est attendue pour l'année 2012. Elle permettra, d'une part, de favoriser le report modal du trafic de marchandises, d'autre part, de dégager des ressources nouvelles permettant à l'État de financer les grandes infrastructures de transport, en particulier ferroviaires. Le Gouvernement a été saisi d'une étude confiée par un groupe d'organisations professionnelles à un économiste des transports. Elle complète les importants travaux déjà conduits par l'État pour évaluer les impacts de l'écoredevance poids lourds. De nombreuses rencontres ont également été organisées avec les représentants des transporteurs routiers. Cette étude a été établie selon un cadre de référence propre à l'auteur qui fixe des hypothèses, différant parfois des critères légaux applicables à l'écoredevance. L'étude indique, par

exemple, que la part des transporteurs étrangers dans le produit de la taxe serait de 10 %. Les simulations effectuées par les services de l'État évaluent celle-ci à plus de 20 %. De même, ces simulations tendent à démontrer la quasi-neutralité de la taxe sur les prix, l'activité et la compétitivité des territoires. Ainsi, le classement des régions françaises selon le coût de transport de la tonne émise ou reçue ne devrait pas connaître de modification sensible, ce qui garantit l'équité du dispositif. Enfin, la loi prévoit l'instauration d'un mécanisme de répercussion de la taxe sur les donneurs d'ordre. C'est en effet une condition essentielle de la réussite du dispositif de l'écoredevance dont l'un des objectifs essentiels est d'adresser au marché un signal prix qui induise des modifications des choix économiques en faveur du développement durable. Un groupe de travail qui intègre les représentants des transporteurs routiers a été mis en place pour examiner les modalités pratiques de cette répercussion.

## Données clés

**Auteur :** [M. René-Paul Victoria](#)

**Circonscription :** Réunion (1<sup>re</sup> circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 33198

**Rubrique :** Impôts et taxes

**Ministère interrogé :** Transports

**Ministère attributaire :** Transports

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 21 octobre 2008, page 8981

**Réponse publiée le :** 23 novembre 2010, page 13018