



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

création

Question écrite n° 36065

Texte de la question

M. Alain Marty 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 la taxe à destination des poids lourds, dans le cadre de la future loi de programmation relative à la mise en oeuvre du Grenelle de l'environnement. En effet une étude menée par Monsieur Patrice Salini, économiste des transports, tendrait à prouver qu'en matière de développement durable, cette redevance aurait un impact marginal sur l'organisation des transports, n'incitant pas à un usage plus efficace de l'infrastructure routière et ne réduisant pas, de manière significative, les émissions de gaz à effet de serre. En matière économique, il semblerait que cette redevance ne soit pas répartie de manière égale entre les régions émettrices et réceptrices des trafics. Enfin, cette taxe serait, par définition, reportée sur le prix des produits les rendant moins attractifs. C'est pourquoi, au vu des probables inconvénients posés par cette taxe, il aimerait savoir quels sont les objectifs du Gouvernement en la matière.

Texte de la réponse

Le Gouvernement a été rendu destinataire d'une étude confiée à un économiste des transports indépendant, M. Patrice Salini, par plusieurs organisations professionnelles, qui s'appuient sur ses conclusions pour juger disproportionné le futur impact économique de la taxe et mettre en doute sa contribution future aux perspectives de développement durable. Cette étude vient compléter les travaux déjà conduits pour évaluer les impacts prévisibles de l'écoredevance poids lourds. Le Gouvernement a eu l'occasion, au cours des débats parlementaires relatifs à la loi de programme de mise en oeuvre du Grenelle de l'environnement et à la loi de finances pour 2009, de faire état des analyses et des projections réalisées par l'administration. De nombreuses rencontres ont également été organisées avec les représentants des transporteurs routiers. Les conclusions de l'étude de M. Patrice Salini méritent d'être fortement relativisées dans la mesure où l'auteur a établi son propre cadre de référence et fixe ses propres hypothèses, qui parfois diffèrent des paramètres définitifs de l'écoredevance telle que votée. Certaines de ses affirmations apparaissent mal fondées. Les études réalisées par l'administration ont ainsi mis en évidence un report significatif du trafic poids lourds vers les autoroutes à péage. L'auteur estime, par ailleurs, que la part des transporteurs étrangers dans le produit de la taxe serait de 10 %, tandis que les simulations effectuées jusqu'ici 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. Au total, 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. Par ailleurs, l'article 10 du projet de loi de programme relatif à la mise en oeuvre du Grenelle de l'environnement dispose que des aménagements de la taxe seront introduits afin d'éviter un impact économique excessif sur les différents territoires au regard des considérations d'éloignement de ces territoires de l'espace européen et de disponibilité des modes de transport alternatifs à la route. À cet effet, l'article 153 de la loi de finances pour 2009 qui instaure l'écoredevance au plan juridique a apporté deux aménagements très substantiels au dispositif initialement prévu. D'abord, les itinéraires sur lesquels le niveau de trafic de poids lourds est actuellement particulièrement bas ont été expressément exclus du champ d'application de l'écoredevance. Ensuite, un abattement de 25 % sur les taux kilométriques a

été prévu pour les départements métropolitains classés dans le décile le plus défavorisé selon leur périphéricité au sein de l'espace européen, appréciée au regard de leur éloignement des grandes unités urbaines européennes de plus d'un million d'habitants. La mise en place de l'écoredevance entre maintenant dans sa phase technique avec pour objectif une première perception effective au cours de l'année 2011. D'ici là, les travaux vont se poursuivre, notamment sur la définition du réseau taxable et sur la mise en oeuvre de la modulation tarifaire pour les départements périphériques. Dans ce cadre, en application des dispositions du VII de l'article 153 de la loi de finances pour 2009, un rapport sera remis au Parlement d'ici à la fin de l'année présentant l'état d'avancement des travaux ainsi que les études d'impact par région de la mise en place de l'écoredevance. Enfin, une concertation avec les représentants des transporteurs routiers sera engagée prochainement au niveau national afin d'étudier les modalités de répercussion de la taxe sur le client final.

Données clés

Auteur : [M. Alain Marty](#)

Circonscription : Moselle (4^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 36065

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) clé(s)

Question publiée le : 25 novembre 2008, page 10090

Réponse publiée le : 24 février 2009, page 1803