



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

écotaxe sur les poids lourds

Question écrite n° 67317

Texte de la question

M. Bernard Cazeneuve attire l'attention de M. le ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat, sur l'impact économique de la taxe transport en Basse-Normandie. Premier secteur d'activité industrielle en France, les industries agro-alimentaires tiennent également le premier rang en Basse-Normandie avec 21 000 salariés, soit un salarié industriel sur cinq. Elles représentent le principal exportateur de la région et, après avoir perdu de nombreux emplois au cours des années 90, les industries agro-alimentaires bas-normandes ont recommencé à embaucher. Les craintes sont donc grandes de voir cette activité, et l'emploi qu'elle sous-tend, menacés sur notre territoire. Le constat est le même pour les autres secteurs d'activités de la région, principalement automobile, distribution de matériaux de construction et transports. Dans ce contexte, les élus bas-normands sont particulièrement inquiets quant à l'avenir de ces industries et de ces emplois. Ils relèvent que la Basse-Normandie est pénalisée tant par son activité industrielle que par un manque d'infrastructures. En effet, rien ne permet d'envisager un transfert vers le rail, le fluvial ou le maritime. Il n'existe donc pas, sur ce territoire, d'alternative à la route. En conséquence, il lui demande quelles dispositions ont été envisagées afin de tenir compte des particularismes de chaque territoire. Il souhaite savoir si l'impact de cette taxe sur la compétitivité des entreprises et sur l'emploi en Basse-Normandie a été évalué. Par ailleurs, il souhaite connaître les aménagements envisagés au profit de la région Bretagne et les raisons pour lesquelles ils seront mis en place sur ce territoire et pas sur d'autres. Il demande si une étude d'impact a été mise en place pour évaluer les conséquences de cette rupture d'égalité entre les territoires, qui constitue une entrave à la concurrence.

Texte de la réponse

Les aménagements, applicables en Bretagne, apportés au dispositif de l'écoredevance poids lourds en projet sur le réseau national non concédé comprennent la possibilité de réduction du taux de l'écoredevance dans les départements les plus « périphériques » au sein de l'espace européen. S'agissant d'une modification de l'assiette d'un régime fiscal, elle doit renvoyer à des éléments objectifs calculables ; c'est pourquoi l'évaluation de l'éloignement routier des chefs-lieux de départements des agglomérations millionnaires de l'Union européenne a été choisie. Les premières évaluations ont identifié comme étant les plus périphériques les neuf départements de la Corse-du-Sud, de la Haute-Corse, des Pyrénées-Atlantiques, des Landes, des Hautes-Pyrénées, du Finistère, de Lot-et-Garonne, du Gers et de la Gironde. Grâce aux récents investissements tels que l'autoroute des estuaires et à sa position géographique par rapport aux agglomérations européennes prises en référence, le département le plus périphérique de la Basse-Normandie n'arrive qu'en trente-neuvième position dans ces travaux et ne relève donc pas de cette mesure. La loi du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en oeuvre du Grenelle de l'environnement a étendu la notion de périphéricité aux régions. Les régions comprenant des départements susvisés bénéficieront donc de la réduction. Ces régions sont également les régions les plus périphériques. D'autres aménagements de l'écoredevance ont été prévus pour en maîtriser les impacts économiques locaux, en particulier l'exclusion de certains itinéraires du réseau national. Le choix d'un critère objectif a conduit à retenir la notion de « faible trafic », appréciée sur un itinéraire fonctionnel. En

Basse-Normandie, cette mesure a permis d'exonérer la route nationale 174 entre Guilberville et Saint-Hilaire-Petitville. Enfin, le Gouvernement a pris en compte ces enjeux économiques dans les propositions faites aux collectivités pour le choix des itinéraires locaux à soumettre à l'écoredevance. En effet, la loi ouvre la possibilité d'instaurer l'écoredevance sur leurs réseaux à condition que ceux-ci subissent actuellement un report de trafic des axes à péage existants ou qu'ils soient susceptibles d'en subir du fait de la mise en place de l'écoredevance sur le réseau national. Par le choix d'un critère sélectif, le Gouvernement entend maîtriser au mieux les effets de l'écoredevance. Aucun itinéraire local n'a été proposé dans la Manche.

Données clés

Auteur : [M. Bernard Cazeneuve](#)

Circonscription : Manche (5^e circonscription) - Socialiste, radical, citoyen et divers gauche

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 67317

Rubrique : Impôts et taxes

Ministère interrogé : Écologie, énergie, développement durable et mer

Ministère attributaire : Écologie, énergie, développement durable et mer

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 22 décembre 2009, page 12152

Réponse publiée le : 23 mars 2010, page 3356