



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

transport de marchandises

Question écrite n° 18438

Texte de la question

M. Jean-Marie Sermier alerte M. le ministre délégué auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur l'inquiétude des entreprises de transport. Le Grenelle II de 2009 a acté le principe de l'écotaxe qui devait satisfaire plusieurs objectifs : la rationalisation des modes de transport, la réduction des impacts environnementaux, le financement du transfert modal et des infrastructures routières. L'approfondissement du texte et les nécessaires concertations n'ont hélas pas permis de le mettre en œuvre à la date prévue de 2011. Puis le changement de Gouvernement en 2012 a conduit à le réécrire et le présenter de nouveau au législateur au travers du projet de loi portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transport. L'article 7 de ce texte prévoit de majorer le prix de tout transport par route par des taux uniques forfaitaires pour le transport régional et intra-régional. Ce nouveau prélèvement serait acquitté par tout poids-lourd de plus de 3,5 tonnes circulant sur les routes nationales. Il serait collecté par les transporteurs mais payé *in fine* par le donneur d'ordres. Une répercussion serait automatique, obligatoire et légale. Cependant, la profession craint que cette répercussion ne soit attaquée en justice par les chargeurs. En cas de victoire qui est à craindre, il reviendrait alors au transporteur d'acquitter cette taxe. Sa neutralité, comme réclamée par les professionnels et promise par le Gouvernement en serait alors compromise. De tout cela, seules y gagneraient les sociétés d'autoroutes qui bénéficieraient immanquablement d'un report de trafic du réseau routier vers le leur. C'est un véritable effet d'aubaine alors qu'elles dégagent déjà une marge de plus d'un milliard d'euros par an et ne cessent d'augmenter leurs tarifs ! Il rappelle que la situation du secteur des transports est extrêmement délicate. Le tissu est composé de petites PME (80 % ont moins de 10 salariés) avec des marges très faibles (moins de 1,5 %), avec des flux de marchandises en baisse tous modes confondus. Du fait de l'absence d'harmonisation des législations sociales, la concurrence européenne est déloyale. Les investissements de ces PME sont en chute : moins 15 % sur le seul mois de janvier 2013. À cela s'ajoutent des perspectives dramatiques avec l'ouverture du cabotage. Dans ce contexte, les professionnels du transport ont besoin plus de certitude et de réponses que d'improvisation. Le report de la mise en œuvre de la mesure de juillet à octobre 2013 ne saurait suffire. Dès lors, il aimerait savoir quels éléments de sécurisation peut apporter le ministre des transports : sécurisation sur la neutralité de cette taxe, sur la sous-traitance et l'affrètement des transports qui constituent une part non négligeable des trafics routiers, sécurisation sur la prise en compte des coûts indus, notamment les kilomètres d'approche effectués par les poids lourds et non facturés. Il aimerait des réponses précises à toutes ces questions.

Texte de la réponse

La loi de programmation du 3 août 2009 relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement a fixé le principe de la mise en place d'une écotaxe pour les poids lourds de plus de 3,5 tonnes. Le précédent Gouvernement avait prévu la mise en service de l'écotaxe en 2011. Deux dispositifs devaient être définis : le prélèvement de l'écotaxe et sa répercussion en direction des chargeurs (c'est-à-dire de ceux qui commandent la prestation de transport), principe également voté par le Parlement. Conformément à ce qui a été décidé en 2009, le barème de l'écotaxe sera défini chaque année par arrêté, en respectant le principe adopté selon lequel

plus la taille du poids-lourd (mesurée par le nombre d'essieux) et son caractère polluant (mesuré par l'appartenance aux classes d'émissions Euro) sont grands, plus l'écotaxe est élevée. S'agissant en revanche de la répercussion, le Gouvernement sortant a, dans la précipitation, publié un décret le 6 mai 2012 mettant en place un dispositif de répercussion de la taxe complexe et difficile à mettre en oeuvre. Ce décret a été unanimement rejeté par l'ensemble des organisations professionnelles. En conséquence, le ministre délégué aux transports, à la mer et à la pêche a engagé dès l'été 2012 un travail d'écoute et de concertation avec les acteurs concernés, à l'issue duquel il a été convenu de revoir totalement les modalités de répercussion de la taxe. Le Gouvernement a saisi le Parlement d'un projet de loi qui prévoit que les entreprises de transport puissent mettre en place un mécanisme simple de majoration forfaitaire du prix du transport. Son introduction permettra d'accompagner l'introduction de l'écotaxe et d'en répercuter le coût sur le client. La majoration est un pourcentage qui s'applique à un prix de transport librement négocié, elle ne remet pas en cause le principe de liberté contractuelle. Ce système, dont la première qualité est avant tout d'être simple et lisible, suscite des questions de la part de certaines professions qui mettent en avant leurs spécificités. Le ministre comprend ces interrogations mais souhaite rappeler les principes qui inspirent la soumission des véhicules à l'écotaxe et le dispositif de répercussion. de l'écotaxe par les transporteurs. S'agissant des demandes d'exemption de la taxe elle-même pour certaines professions, il convient de rappeler que l'assujettissement à la taxe poids lourds dépend, conformément à la directive Eurovignette qui encadre le dispositif de l'écotaxe poids lourds, du type du véhicule. Les véhicules spécialisés non affectés au transport de marchandises (ambulances, bennes à ordures ménagères, fourgons funéraires...), hors champ du dispositif, ne sont pas assujettis à l'écotaxe. En vertu de l'article 271 du code des douanes, sont en outre exonérés d'écotaxe les véhicules d'intérêt général prioritaires, les véhicules et matériels agricoles, ainsi que les véhicules militaires. La liste de ces véhicules est définie par voie réglementaire. Selon l'article R. 311-1 du code de la route, les véhicules d'intérêt général prioritaires comprennent notamment les véhicules des services de police, de gendarmerie, des douanes et de lutte contre l'incendie. S'agissant des véhicules de transport de marchandises de plus de 3,5 tonnes qui entrent dans le champ de l'écotaxe, il n'est en revanche pas envisageable de différencier les véhicules selon leur usage. Il serait d'ailleurs matériellement impossible de contrôler systématiquement l'utilisation réelle qui est faite du véhicule. Le dispositif de contrôles (automatiques et en bord de route) des véhicules sur le réseau taxé ne peut évidemment pas distinguer si le poids lourd transporte des déchets, des produits agricoles ou des produits manufacturés. Définir l'assujettissement comme lié au genre du véhicule, donnée qui est accessible facilement par interrogation du système d'immatriculation des véhicules, rend possible un contrôle automatique. Aucun document spécifique à l'activité n'est ainsi à produire par les entreprises et le risque de taxation ou de sanction à tort est considérablement réduit. Par ailleurs, l'écotaxe aura une incidence faible sur les dessertes de distribution locale. L'application de la taxe a en effet été limitée au réseau routier national et aux principaux axes du réseau routier local, excluant de fait la grande majorité des trajets locaux dans les différents départements, notamment les territoires les plus ruraux. Le réseau local qui sera soumis à l'écotaxe poids lourds représente seulement 5 000 km soit 1,3 % du réseau local départemental et 0,5 % du réseau local total. Proportionnelle aux kilomètres parcourus, l'écotaxe est en outre d'autant plus faible que les tournées sont optimisées. Elle ne remet donc pas en cause le modèle de distribution locale. Le montant de l'écotaxe sera d'autant plus élevé que les distances parcourues pour concourir à la production sont grandes. A l'inverse, elle ne peut que renforcer la compétitivité des produits locaux si le signal est correctement traduit dans les prix. C'est une forme de prime aux circuits courts. Tous les camions de plus de 3,5 tonnes seront concernés, y compris les 250 000 camions étrangers qui font du transit en France. Le « made in France » ne sera donc pas désavantagé. Les taux de majoration servent aux transporteurs pour majorer légalement leur prix de transport afin que la charge de l'écotaxe pèse in fine sur les clients. Ces taux sont définis à l'échelle régionale et calculés de manière objective, en fonction de plusieurs critères - dont notamment le réseau de routes taxées et la densité des trafics à l'échelle de la région - de manière à prendre en compte la diversité des situations régionales. Le taux de majoration par région reflète donc l'incidence de l'écotaxe poids lourds sur le coût du transport effectué au sein de chaque région. Il s'agit là d'apporter un cadre légal, protecteur pour les entreprises de transports routiers de marchandises, dans un secteur où le rapport de forces leur est structurellement défavorable. Ces taux seront fixés par un arrêté annuel ; le premier interviendra à l'issue du vote de la loi. Le ministre tient à souligner que le renchérissement du coût des marchandises transportées sera très limité. Les coûts de transport représentent en moyenne 10 % du prix des produits finaux ; le taux de majoration étant en moyenne de 3,7 %, la hausse de prix de ces produits n'excédera généralement pas 1 %. S'agissant des activités intégrant des prestations autres que celles de

transport, la modalité de répercussion avait été traitée de manière partielle et spécifique par le précédent Gouvernement qui proposait une majoration en valeur pour les seules activités de messagerie. Or, ce mécanisme n'apportait aucune satisfaction. L'introduction de plusieurs modalités de répercussion a été jugée trop complexe par les différents acteurs, notamment les chargeurs. Le ministère ne souhaite pas retomber dans ce travers. Aussi, le principe énoncé dans le projet de loi est que seul le prix de la prestation de transport peut faire l'objet d'une majoration. En cas d'impossibilité à déterminer le prix de la prestation de transport stricto sensu lors d'une opération globale, le coût de l'écotaxe ne pourra faire l'objet d'une répercussion, via le dispositif de majoration de prix. Ces acteurs, dont le transport ne représente qu'une partie marginale de leur prestation globale, intégreront le coût de l'écotaxe dans le mécanisme traditionnel de détermination des prix par l'entreprise. La répercussion constitue, un aspect essentiel du caractère écologique de l'écotaxe poids-lourds : ce sont les véritables bénéficiaires de la route qui doivent en supporter la charge. Le mécanisme aujourd'hui proposé résulte de la recherche d'un équilibre entre chargeurs et transporteurs. Il s'agit bien d'inciter au rééquilibrage nécessaire entre les modes de transport, de modifier les comportements vis-à-vis du transport des marchandises. Par ailleurs, le Gouvernement a décidé de remplacer l'expérimentation alsacienne par une phase de test du dispositif, à l'échelle nationale et à compter du mois de juillet, sur la base du volontariat et sans perception de la taxe, en vue d'une entrée en vigueur au 1er octobre. Chacun doit être conscient des enjeux de cette fiscalité écologique. Près de 800 000 véhicules devraient être assujettis, à raison de 550 000 véhicules français et 250 000 véhicules étrangers. L'écotaxe doit rapporter 1,2 milliard d'euros par an. L'intégralité de la part revenant à l'État, soit 760 millions d'euros, sera versée à l'Agence de financement des infrastructures de transport en France (AFITF). Ces sommes serviront à la construction d'infrastructures de transport, en particulier des infrastructures de modes de transport plus durables tels que le ferroviaire et le fluvial. La part provenant de la circulation sur les routes départementales ou communales, de l'ordre de 160 millions d'euros, sera reversée aux collectivités concernées. Le projet de loi vient d'être adopté définitivement par le Sénat et l'Assemblée nationale, témoignant de la volonté des parlementaires d'adopter un dispositif de répercussion de l'écotaxe protecteur des entreprises de transport routier de marchandises.

Données clés

Auteur : [M. Jean-Marie Sermier](#)

Circonscription : Jura (3^e circonscription) - Les Républicains

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 18438

Rubrique : Transports routiers

Ministère interrogé : Transports, mer et pêche

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [12 février 2013](#), page 1509

Réponse publiée au JO le : [9 juillet 2013](#), page 7231