



# ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

## transport de marchandises

Question écrite n° 25875

### Texte de la question

M. Jacques Bompard attire l'attention de 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 la taxe transports. Les professionnels des transports affirment que l'écotaxe poids-lourds va se traduire par une ponction brutale de 1,2 milliard d'euros sur les entreprises de transports et que cette charge pèsera surtout sur les petites entreprises qui sont déjà les plus affaiblies. Les conséquences seront d'abord une pression inflationniste mécanique, cumulative incontournable sur les prix de nos entreprises de transports, déjà peu concurrentiels vis-à-vis des entreprises étrangères. Ensuite, les professionnels dénoncent le côté injuste et illogique de cette taxe qui ne sera acquittée que par les transporteurs qui utilise ou non les réseaux taxés. Nous n'évoquons que pour mémoire la surcharge de travail administratif qu'apporte cette écotaxe. Il lui demande donc de préciser les conclusions des études d'impact qui ont été effectuées.

### Texte de la réponse

La tarification au kilomètre parcouru sur nos réseaux est le seul moyen pour faire payer équitablement tous les utilisateurs du réseau. Tous les transporteurs y compris les transporteurs étrangers devant payer de la même manière cette écotaxe, l'effet sur les prix sera le même pour tous. Les écarts concurrentiels ne seront donc pas accrus. Les études d'impacts menées et présentées, dans le cadre du vote de la loi sur l'encadrement de la majoration des prix de transport, ont permis d'évaluer les effets moyens sur les prix attendus. Afin de prendre en compte la diversité des situations régionales, le texte de loi prévoit la fixation d'un taux pour chaque région, s'appliquant aux transports effectués à l'intérieur d'une seule région. Ainsi, les prix seront majorés d'un pourcentage correspondant à l'évaluation de l'augmentation moyenne des coûts de transport interne à la région dû à l'écotaxe, compte tenu des trafics observés, des itinéraires et de la consistance du réseau soumis à la taxe, ainsi que des charges récurrentes de gestion générées par le dispositif de l'écotaxe. Pour les transports interrégionaux, alors que les effets de la taxe apparaissent moins dispersés que sur les trafics internes à chaque région, et par souci de lisibilité, il est prévu la fixation d'un taux unique calculé suivant les mêmes principes que précédemment, mais sur les trajets interrégionaux. La simplicité du forfait à l'échelle régionale peut conduire à des prévisions déséquilibrées sur tel ou tel itinéraire précis, notamment pour des itinéraires non taxés ou des itinéraires intégralement taxés. Mais la valeur proposée résultant d'une moyenne, l'application des valeurs forfaitaires aux diverses opérations des entreprises doit conduire à un équilibre sur une période raisonnable d'application. Ont aussi été pris en compte des coûts liés à la gestion de ce mécanisme, à hauteur de 0,3 point. Les taux de majoration proposés permettront donc aux transporteurs de majorer leurs prix pour couvrir leurs charges. Il convient de rappeler que ce mécanisme de majoration forfaitaire a été décidé en lien avec les transporteurs afin de le rendre simple, lisible et efficace. En effet, le Gouvernement sortant avait, 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, chargé des transports, de la mer et de 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. La loi votée 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. 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. 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'Etat, 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 a été adopté définitivement par le Parlement le 24 avril dernier, témoignant de la volonté des parlementaires d'adopter un dispositif de répercussion de l'écotaxe protecteur des entreprises de transport routier de marchandises. Le Conseil Constitutionnel a reconnu par une décision du 23 mai la conformité à la Constitution du dispositif de majoration forfaitaire.

## Données clés

**Auteur :** [M. Jacques Bompard](#)

**Circonscription :** Vaucluse (4<sup>e</sup> circonscription) - Non inscrit

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 25875

**Rubrique :** Transports routiers

**Ministère interrogé :** Transports, mer et pêche

**Ministère attributaire :** Transports, mer et pêche

## Date(s) clé(s)

**Question publiée au JO le :** [30 avril 2013](#), page 4692

**Réponse publiée au JO le :** [30 juillet 2013](#), page 8254