



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

transport de marchandises

Question écrite n° 41256

Texte de la question

M. Luc Chatel appelle l'attention de M. le ministre de l'agriculture, de l'agroalimentaire et de la forêt au sujet de l'écotaxe poids lourds, instituée dans la loi du 3 août 2009 et dont l'application est reportée au 1er janvier prochain. En effet, si le délai supplémentaire accordé va permettre aux transporteurs routiers de mieux se préparer à son arrivée, il n'en demeure pas moins que cette taxe va également toucher une grande partie du monde agricole de notre pays. Elle va ainsi aboutir à augmenter la pression fiscale en pesant au minimum de 5 % à 10 % sur le coût de transport, ce qui est insupportable pour des entreprises aux marges déjà faibles et qui ne peuvent répercuter la hausse des coûts de production vers l'aval. Cette taxe est d'autant plus mal vécue qu'elle provoque une distorsion de concurrence importante : en effet, elle pénalisera proportionnellement moins les importations de produits agricoles (acheminées par voie maritime ou voie aérienne) que les productions locales, aboutissant ainsi à l'inverse de l'effet escompté. Enfin, l'objectif principal de l'écotaxe est le développement de moyens de transport de marchandises alternatifs à la route : cet objectif ne peut être atteint en milieu rural car ces zones ne disposent pas, ou très peu d'alternative modale que la taxe est censée développer. C'est pourquoi, compte tenu des difficultés de l'agriculture et de l'élevage en particulier, il souhaiterait que le Gouvernement prononce une exonération de l'écotaxe pour les activités agricoles ou, à tout le moins, pour l'élevage comme cela a été fait en faveur de la collecte de lait.

Texte de la réponse

Le principe de l'écotaxe poids lourds a été inscrit dans la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en oeuvre du Grenelle de l'environnement, votée par le Parlement à la quasi-unanimité. La taxe a été créée dans la loi de finances pour 2009, adoptée en décembre 2008 (article 153). Le champ d'application de la taxe et l'encadrement du barème y ont alors été définis. L'écotaxe poids lourds concerne les poids lourds de plus de 3,5 tonnes, immatriculés en France ou à l'étranger. C'est une redevance kilométrique : elle dépend de la distance parcourue sur le réseau taxé. Elle vise, d'une part, à faire contribuer le transport routier de marchandises au coût d'entretien et d'usage des grands axes routiers non soumis à péage et, d'autre part, à inciter à la maîtrise de la demande de transport de marchandises et au report de trafic vers des modes de transport plus durables (ferroviaire et fluvial). Le principe de l'écotaxe poids lourds est prévu dans la directive Eurovignette et plusieurs de nos voisins ont déjà mis en place une telle redevance (Allemagne, Autriche, République tchèque, Slovaquie, Suisse...). L'écotaxe poids lourds est pertinente dans son principe. Elle a vocation à contribuer à l'entretien et au développement de nos infrastructures de transport en rapportant 1,15 milliard d'euros par an. L'intégralité de la part revenant à l'État, soit 750 millions d'euros, sera versée à l'Agence de financement des infrastructures de transport en France (AFITF). La part provenant de la circulation sur les routes départementales ou communales, de l'ordre de 150 millions d'euros, sera reversée aux collectivités concernées. Marquant un tournant dans la politique en faveur du développement durable, elle n'est pas une taxe supplémentaire, mais doit remplacer une subvention budgétaire de l'État aujourd'hui allouée à l'entretien et au développement des infrastructures de transport. Le dispositif de l'écotaxe tel que prévu à 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 soumis à l'écotaxe poids lourds représente seulement 5 000 km soit 0,5 % du réseau local total. En moyenne, seuls 150 km par département sont taxés. Proportionnelle aux kilomètres parcourus, l'écotaxe est en outre d'autant plus faible que les tournées sont optimisées. Le dispositif envisagé prévoit par ailleurs un montant de l'écotaxe 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, usant ainsi les routes françaises sans contribuer aujourd'hui à leur financement. Le « made in France » ne sera donc pas désavantagé, au contraire. Le précédent Gouvernement a retenu l'option d'un contrat de partenariat public privé afin de procéder au développement et à l'exploitation d'un système de collecte de l'écotaxe. Ce contrat a été signé en octobre 2011 avec la société Ecomouv' et prévoyait une entrée en vigueur du dispositif en juillet 2013. Depuis son entrée en fonction, le Gouvernement a fait avancer ce dossier dans le cadre contractuel qui lui était imposé. Le Gouvernement s'est notamment attaché à simplifier les modalités de la répercussion de l'écotaxe poids lourds des transporteurs vers les chargeurs, prévue par la loi du 3 août 2009, par l'introduction d'un mécanisme de majoration forfaitaire du prix de la prestation de transport. Le précédent Gouvernement avait en effet retenu un système de répercussion complexe et inapplicable, instauré par un décret publié le 6 mai 2012. Ce décret avait rencontré l'hostilité unanime des transporteurs et des chargeurs. Le mécanisme de majoration forfaitaire du prix de la prestation de transport a été voté par le Parlement dans la loi portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports du 28 mai 2013. L'entrée en vigueur de l'écotaxe poids lourds, reportée à deux reprises en raison de difficultés techniques, était prévue pour le 1er janvier 2014. Au vu des inquiétudes exprimées au second semestre 2013 et de la nécessité de tenir compte de son impact sur certains secteurs économiques particulièrement fragiles, le Premier ministre a décidé le 29 octobre 2013 la suspension de la mise en place de l'écotaxe pour donner le temps nécessaire d'un dialogue au niveau national et régional. Une mission d'information parlementaire vient d'être mise en place à l'Assemblée nationale. Ouvrant le dialogue avec l'ensemble des acteurs concernés par le dispositif, elle fera des propositions nécessaires.

Données clés

Auteur : [M. Luc Chatel](#)

Circonscription : Haute-Marne (1^{re} circonscription) - Les Républicains

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 41256

Rubrique : Transports routiers

Ministère interrogé : Agriculture, agroalimentaire et forêt

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [29 octobre 2013](#), page 11155

Réponse publiée au JO le : [28 janvier 2014](#), page 893