ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

transport de marchandises

Question écrite n° 51393

Texte de la question

Mme Virginie Duby-Muller attire l'attention de M. le ministre de l'agriculture, de l'agroalimentaire et de la forêt sur les inquiétudes des professionnels de la filière élevage et viandes françaises concernant les modalités de mise en oeuvre du futur dispositif écotaxe. En effet, si les professionnels de la filière sont favorables au développement de modes alternatifs de transport, ils s'inquiètent du poids des charges, de la sur-réglementation et du frein à la compétitivité qu'une telle mesure provoquera sur la filière. De manière générale, le surcoût de l'écotaxe reviendrait à une charge supplémentaire pour la filière de l'ordre de plus de 4 à 5,8 euros/tête. Les différentiels de coûts entre la filière viande française et ses concurrents européens seront de fait significatifs créant ainsi une situation de distorsion de concurrence majeure sur le plan social (coût du travail), réglementaire (maintien des tests ESB systématiques), avantageant considérablement les viandes importées sur le marché français. Les professionnels du secteur français de l'élevage et des viandes, dénoncent avec force cette tendance à pénaliser les viandes françaises et dénoncent qu'il ne sera pas raisonnablement possible de promouvoir le « *made in* France » et la relance de la production en France tout en imposant à leurs produits des taxes 5 à 6 fois plus importantes que celles appliquées sur les produits importés. Pour cette raison, ils réclament une exonération de l'écotaxe pour l'ensemble des professionnels de la filière élevage et viandes. La région Rhône-Alpes compte actuellement plus de 10 000 exploitations de bovins et près de 7 000 emplois directs. Sensible à cette demande, elle lui demande ses sentiments et position sur cette requête.

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 maitrise 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 d'écotaxe tel que prévu a 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 fonctions, 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 a été mise en place à l'Assemblée nationale. Ouvrant le dialogue avec l'ensemble des acteurs concernés par le dispositif, elle fera des propositions de corrections et d'aménagements au Gouvernement.

Données clés

Auteur : Mme Virginie Duby-Muller
Circonscription : Haute-Savoie (4e circonscription) - Les Républicains
Type de question : Question écrite
Numéro de la question : 51393
Rubrique : Transports routiers
Ministère interrogé : Agriculture, agroalimentaire et forêt
Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clée(s)

Question publiée au JO le : 4 mars 2014, page 1954
Réponse publiée au JO le : 1er avril 2014, page 3093