



# ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

## transport de marchandises

Question écrite n° 55913

### Texte de la question

M. Hervé Féron attire l'attention de Mme la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie sur les conclusions de la mission conduite par M. Jean-Paul Chanteguet, président de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire à l'Assemblée, sur l'« écotaxe poids-lourds ». Ce rapport, commandé par l'ancien Premier ministre Jean-Marc Ayrault et adopté par les députés le mercredi 14 mai 2014, conclut à la nécessité du maintien d'une redevance payée par les poids-lourds, avec des aménagements qui font l'objet de 13 propositions. La principale préconisation consiste à instaurer une franchise de 400 km sans discrimination selon la nationalité, les types d'utilisateurs, la distance ou la localisation. Le but serait, dans le respect de la législation communautaire de libre-circulation des citoyens et des marchandises européens, de moins pénaliser l'économie de proximité (notamment les véhicules effectuant de petits trajets et les véhicules en compte propre) et de favoriser les véhicules les moins dommageables pour la route et les moins polluants. Selon ce rapport, le maintien de cette « écoredevance » est une nécessité d'un point de vue budgétaire d'abord, car sa suppression signifierait le remboursement par l'État de 700 millions d'euros à Ecomouv', le groupement italien chargé par l'ancienne majorité de sa mise en œuvre et de sa collecte. En outre, sa disparition serait à l'origine d'un manque à gagner annuel de 400 millions à 500 millions d'euros pour l'Agence de financement des infrastructures de transport de France. Mais surtout, cette mesure apparaît importante pour la mise en place d'une fiscalité environnementale, outil indispensable au financement de la transition énergétique à laquelle le Gouvernement travaille. Il souhaiterait connaître son avis sur les conclusions de ce rapport et plus largement sur le projet d'un système de taxation des poids lourds empruntant les autoroutes françaises, avec pour objectif le nécessaire verdissement de la fiscalité française.

### Texte de la réponse

L'État a été confronté à des difficultés insurmontables dans la mise en œuvre de l'écotaxe, même aménagée après le travail de mise à plat et de concertation des commissions parlementaires. C'est au terme d'un long processus de travail, que le Gouvernement a pris la décision de suspendre sine die ce dispositif car il suscitait de l'incompréhension, et les difficultés posées par sa mise en œuvre technique créaient un sentiment d'injustice. Ayant eu connaissance des sollicitations qui sont faites sur le terrain, dans les permanences parlementaires, par les professionnels et populations concernées, le secrétariat d'état aux transports, à la mer et à la pêche, tient à transmettre les éléments d'information suivants. L'objectif du Gouvernement était d'appliquer les principes de l'utilisateur-payeur et du pollueur-payeur. Pour atteindre cet objectif un consensus sur ses modalités d'application était indispensable. Or, le mécanisme de répercussion qui accompagnait le « péage de transit poids lourds » faisait peser la taxe sur toute la chaîne de production alors même que cette répercussion était difficilement applicable. Néanmoins, le Gouvernement reste attaché au principe dit de « l'utilisateur-payeur » comme source de financement des infrastructures. Ce principe est un élément d'accord avec les fédérations professionnelles de transport routier qui reconnaissent la nécessaire participation financière que les transporteurs doivent apporter à l'entretien des infrastructures de la France. Le transport routier de marchandise est vital pour l'économie, que ce soit en termes de volume ou de desserte des territoires. Pour autant, la route

est une ressource qui doit être préservée. Il faut donner une visibilité sur le développement du réseau routier, son entretien et son amélioration. C'est pourquoi, le Gouvernement a constitué dans le même temps, un groupe de travail pour étudier les solutions alternatives à l'écotaxe. Cette réflexion s'articule en deux séquences : - d'une part, afin de répondre aux besoins de financement des infrastructures, une hausse de 4 centimes de la TICPE qui s'appliquera aux poids lourds dès le 1er janvier 2015, - d'autre part, l'étude d'une solution alternative, simple et efficace, qui pourrait s'appliquer dès le 1er janvier 2016 en substitution de cette hausse de la fiscalité sur les carburants. La question du financement des infrastructures de transport reste une priorité du Gouvernement, d'autant plus que ces infrastructures sont moteur de croissance et d'emploi et facteur d'attractivité des territoires. En effet, il est nécessaire de se donner les moyens d'une politique des transports ambitieuse, notamment pour moderniser et entretenir le réseau routier national, dont la qualité se dégrade, et accompagner le transport de marchandises.

## Données clés

**Auteur :** [M. Hervé Féron](#)

**Circonscription :** Meurthe-et-Moselle (2<sup>e</sup> circonscription) - Socialiste, écologiste et républicain

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 55913

**Rubrique :** Transports routiers

**Ministère interrogé :** Écologie, développement durable et énergie

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

## Date(s) clé(s)

**Question publiée au JO le :** [20 mai 2014](#), page 3985

**Réponse publiée au JO le :** [3 février 2015](#), page 768