ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

transport de marchandises

Question écrite n° 35137

Texte de la question

M. Gilles Lurton appelle l'attention de M. le ministre de l'économie et des finances sur les inquiétudes de nombreuses entreprises bretonnes à l'approche de la mise en place de l'écotaxe. Les transporteurs, dont beaucoup sont en situation financière difficile, sont parvenus à obtenir que la facturation de l'écotaxe se fasse sous la forme d'une taxe en pied de facture. Cette façon de procéder permet de mettre en évidence le fait que la facture doit être payée dans sa totalité par le client. En ce qui concerne les négociations fabricants-distributeurs, il est fort à craindre que les distributeurs refusent la répercussion dans les prix de vente des fabricants de cette nouvelle taxe, ce qui constituerait une nouvelle charge pour les fabricants chargeurs alors que d'une manière générale les marges de l'industrie alimentaires sont insuffisantes pour assurer le futur de nombreuses entreprises. Une première piste peut-être proposée qui consiste à adopter une pratique qui existe depuis plusieurs années pour la CVO-équarrissage. Cela suppose que, compte tenu de la faible valeur à la ligne de l'écotaxe, le nombre de décimales permettant aujourd'hui de donner le montant de la CVO soit suffisant. Une seconde piste consiste à demander autoritairement à la distribution de prendre elle-même en charge cette écotaxe. Il lui demande de bien vouloir lui indiquer la position du Gouvernement concernant ces pistes de réflexion.

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. 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 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 montant de l'écotaxe sera d'autant plus élevé que les distances parcourues pour concourir à la production sont grandes. À 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 certain secteur économique 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 d'aménagements et de corrections au Gouvernement. La piste de réflexion proposée par le député a vocation à être étudiée dans le cadre des travaux de la mission d'information.

Données clés

Auteur : M. Gilles Lurton
Circonscription : Ille-et-Vilaine (7e circonscription) - Les Républicains
Type de question : Question écrite
Numéro de la question : 35137
Rubrique : Transports routiers
Ministère interrogé : Économie et finances
Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clée(s)

Question publiée au JO le : 30 juillet 2013, page 8038
Réponse publiée au JO le : 1er avril 2014, page 3081