



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

transport de marchandises

Question écrite n° 36472

Texte de la question

Mme Marie-Jo Zimmermann attire l'attention de M. le ministre délégué auprès du ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur l'écotaxe créée pour les poids lourds qui circulent sur les routes nationales et sur les autoroutes gratuites. Cette taxe est en effet discriminatoire puisqu'en Bretagne, son taux est arbitrairement réduit de 50 % et que la collecte laitière y est carrément exonérée. Deux autres régions bénéficient elles, d'un abattement de 30 %. Une telle tarification discriminatoire d'une région à l'autre est contraire au principe d'égalité devant les charges publiques. Elle lui demande comment on peut justifier une telle différence de traitement, d'autant plus anormale d'ailleurs, que la Bretagne est quasiment la seule région de France où les autoroutes et les voies rapides sont déjà systématiquement exemptées de péage.

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 kilométrique y ont alors été définis. Une minoration de 25 % du barème kilométrique de l'écotaxe a été introduite dès la loi de finances pour 2009 pour les régions comportant au moins un département métropolitain classé dans le décile le plus défavorisé selon leur périphéricité au sein de l'espace européen, appréciée au regard de leur éloignement des grandes unités urbaines européennes de plus d'un million d'habitants. Trois régions sont concernées : Bretagne, Midi-Pyrénées, Aquitaine. La loi de finances pour 2012 a porté cette minoration à 40 % pour les régions qui ne disposent pas d'autoroute dont l'usage fait l'objet d'un péage. Cette minoration spéciale ne s'applique qu'à la Bretagne, qui ne dispose pas d'autoroutes payantes. Lors de la discussion de la loi n° 2013-431 du 28 mai 2013 portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports qui comportait des dispositions relatives au mécanisme de majoration du prix de la prestation de transport permettant aux transporteurs de faire peser le coût de la taxe sur leurs clients, un amendement visant à porter les rabais de 25 % à 30 % pour l'Aquitaine et Midi-Pyrénées et de 40 à 50 % pour la Bretagne a été adopté. L'entrée en vigueur de l'écotaxe poids lourds 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. Un important travail de concertation a été réalisé avec l'ensemble des parties prenantes, notamment par les commissions mises en place à l'Assemblée nationale et au Sénat, qui ont remis leurs conclusions en mai 2014. Le 22 juin 2014, le Gouvernement a décidé de remplacer « l'écotaxe poids lourds » par un « péage de transit poids lourds ». Ce dispositif visait les itinéraires de grand transit, qui supportent un trafic supérieur à 2 500 poids lourds par jour, en application du principe « utilisateur-payeur » et en vue de faire contribuer le grand transit routier au financement de l'entretien des infrastructures routières et de la construction de nouvelles infrastructures, notamment ferroviaires et fluviales. Ces itinéraires concernaient 4

000 km du réseau routier national et de certaines routes alternatives départementales (plaine d'Alsace, périphérie parisien), au lieu des 15 000 km qui étaient concernés par l'écotaxe. Il devait s'appliquer aux poids lourds de plus de 3,5 tonnes, avec des exonérations prévues pour les véhicules agricoles, les véhicules dédiés à la collecte de lait et aux véhicules de cirque. L'entrée en vigueur était prévue le 1er janvier 2015, après trois mois de marche à blanc afin de tester le dispositif en grandeur nature. Le 9 octobre 2014, après avoir échangé avec les responsables des fédérations professionnelles de transport routier, le Gouvernement, prenant acte des difficultés de mise en oeuvre de l'écotaxe, y compris dans la phase d'expérimentation, de la nécessité de clarifier les sources de financement de l'usage des infrastructures pour aboutir à un système clair et juste et de la volonté des professionnels du transport de participer à des solutions de financement équitables et pérennes, a décidé de suspendre sine die le dispositif de l'écotaxe. Un groupe de travail a été créé afin d'intensifier la recherche de solutions alternatives. Dans le même temps, le Gouvernement a engagé une discussion avec les sociétés concessionnaires d'autoroutes pour dégager rapidement une solution au bénéfice des usagers, des professionnels et des pouvoirs publics.

Données clés

Auteur : [Mme Marie-Jo Zimmermann](#)

Circonscription : Moselle (3^e circonscription) - Les Républicains

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 36472

Rubrique : Transports routiers

Ministère interrogé : Transports, mer et pêche

Ministère attributaire : Écologie, développement durable et énergie

Date(s) clé(s)

Date de signalement : Question signalée au Gouvernement le 3 juin 2014

Question publiée au JO le : [27 août 2013](#), page 8969

Réponse publiée au JO le : [13 janvier 2015](#), page 188