



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

transport de marchandises

Question écrite n° 57247

Texte de la question

M. Philippe Le Ray attire l'attention de Mme la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie sur les inquiétudes exprimées par les transporteurs routiers de marchandises en Bretagne concernant le dispositif écotaxe Ecomouv, et les modalités d'application définies dans le rapport Chanteguet. Il lui demande de bien vouloir reconsidérer les conclusions de ce rapport et de bien vouloir prendre en compte les propositions de la Fédération des PME et TPE du transport. Celle-ci souhaite que les transporteurs français paient la TSVR (actuelle taxe à l'essieu dite de base) ainsi qu'un paiement du droit d'usage pour les routes non concédées sur la base d'un forfait annuel en vertu de l'article 7-8 de la directive n° 1999-62 et dans la limite globale du droit d'usage annuel de 1 329 euros pour un ensemble de 4 essieux ou plus. S'agissant des transporteurs étrangers, un paiement, pour les véhicules de plus de 12 tonnes immatriculés à l'étranger, du droit d'usage pour les routes non concédées en fonction de la durée de l'usage (journalier ou hebdomadaire) leur serait demandé sachant que le droit d'usage se limiterait au maximum à 7 jours en vertu du règlement européen relatif au cabotage routier (autorisant 3 opérations de transport sur une durée de 7 jours). L'État aurait là les moyens de recouvrir une taxe TSVR *bis* évaluée entre 814 millions de livres et 891 millions de livres uniquement sur la partie des routes non concédées, et ce en plus de la TSVR déjà perçue représentant aujourd'hui 250 millions de livres. Il y aurait ainsi un autre moyen d'atteindre l'objectif financier de 1,2 milliard d'euros. Il lui demande donc quelles sont ses intentions face à ses propositions.

Texte de la réponse

L'État a été confronté à des difficultés insurmontables dans la mise en oeuvre 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 oeuvre 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. Philippe Le Ray](#)

Circonscription : Morbihan (2^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 57247

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 : [10 juin 2014](#), page 4636

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