



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

transport de marchandises

Question écrite n° 65939

Texte de la question

M. Richard Ferrand attire l'attention de Mme la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie sur les péages de transit. S'appuyant sur les rapports et les propositions des missions parlementaires, le Gouvernement a décidé de remplacer « l'écotaxe poids lourds » par un « péage de transit poids lourds » pour les poids lourds de plus de 3,5 tonnes. Ce dispositif concernera un réseau routier de 4 000 km constitué des grands itinéraires de transit international supportant plus de 2 500 poids lourds par jour au lieu des 15 000 km concernés par l'écotaxe. La tarification sera modulée en fonction des kilomètres parcourus, du niveau de pollution des poids lourds et du nombre de leurs essieux, avec un taux moyen de 13 centimes d'euro par kilomètre. Les transporteurs pourront moduler leurs prix, afin de mettre à contribution les bénéficiaires de la prestation de transport, *via* un taux de majoration applicable aux trajets nationaux et interrégionaux qui sera de l'ordre de 2 %. Enfin, les véhicules agricoles et les transporteurs de lait bénéficieront d'une exonération de ce dispositif. Il est prévu une expérimentation sans facturation à partir 1er octobre 2014 pour une mise en service effective début 2015. Ce dispositif aura un impact certain sur le secteur forestier, et plus précisément sur le transport routier de bois rond, le transport étant un élément-clé de la compétitivité des industries du bois. En effet, le transport routier est le mode de transport principal du bois, qui demande en outre des matériels spécifiques et renforcés permettant d'accéder aux forêts. Afin d'alléger les frais de transport et de favoriser la mobilisation de la ressource forestière, une réglementation particulière sur les transports de bois ronds a été mise en place. De plus, les itinéraires de transport de bois rond sont fixés par arrêté préfectoral à l'échelle des départements, ce qui implique que les transporteurs n'ont pas le choix des axes routiers qu'ils empruntent. Aussi, il lui demande si le Gouvernement prévoit notamment, dans le cadre de la période d'expérimentation, de suivre avec le plus vigilante attention l'impact qu'aura le dispositif sur le secteur forestier et s'il envisage éventuellement une exonération pour ledit secteur.

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. Richard Ferrand](#)

Circonscription : Finistère (6^e circonscription) - Socialiste, écologiste et républicain

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 65939

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 : [7 octobre 2014](#), page 8348

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