



## 14ème législature

<b>Question N° :</b> <b>29264</b>	De <b>Mme Sabine Buis</b> ( Socialiste, républicain et citoyen - Ardèche )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Transports, mer et pêche		<b>Ministère attributaire</b> > Transports, mer et pêche
<b>Rubrique</b> > transports routiers	<b>Tête d'analyse</b> > transport de marchandises	<b>Analyse</b> > écotaxe. mise en place. modalités.
Question publiée au JO le : <b>11/06/2013</b> Réponse publiée au JO le : <b>12/11/2013</b> page : <b>11866</b> Date de changement d'attribution : <b>03/07/2013</b> Date de signalement : <b>29/10/2013</b> Date de renouvellement : <b>08/10/2013</b>		

### Texte de la question

Mme Sabine Buis appelle l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur les conséquences de l'application de l'écotaxe poids-lourds en Ardèche. Cette taxe a un sens dans la mesure où elle permet de développer le transport alternatif à la route. Cependant, l'Ardèche est un département enclavé qui ne dispose pas d'alternative au transport routier : pas de réseau ferré ni fluvial. D'ailleurs, même l'ensemble du transport public de voyageur s'effectue en bus y compris *via* la SNCF sous l'appellation TER. L'écotaxe représente donc pour ce territoire une triple peine dans la mesure où les acteurs économiques et notamment les entreprises vont devoir s'acquitter d'une taxe sans qu'un mode de transport alternatif ne soit offert, donc sans aucune compensation. À cela s'ajoute le report de trafic sur les routes départementales non taxées, entretenues et financées par les impôts des ardéchois. Aussi, elle lui demande que le tronçon de la route nationale n° 102 reliant la vallée du Rhône à Aubenas ne soit pas soumis à l'écotaxe ou, à défaut, de minorer cette taxe pour le département de l'Ardèche, comme c'est déjà le cas pour les régions Bretagne, Aquitaine et Midi-Pyrénées.

### Texte de la réponse

La réduction de la demande de transport routier ne doit pas être comprise comme la seule recherche d'un transfert de la route vers le rail, à demande constante. L'atteinte de cet objectif passe essentiellement par un « signal prix » correspondant à l'augmentation du coût du transport de marchandise par route résultant de la mise en place de l'écotaxe. Ceci doit se traduire éventuellement par une réduction de la demande de transport, correspondant à la volonté de tendre vers un schéma productif moins consommateur de transport, en particulier routier. La mise en place de l'écotaxe ne saurait donc être liée à la seule question de la possibilité ou non d'un report de la route vers le rail. Toutefois, les effets pouvant être lourds sur les économies locales, l'application de l'écotaxe a 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 qui sera soumis à l'écotaxe poids lourds représente seulement 5 000 km, soit 1,3 % du réseau local départemental et 0,5 % du réseau local total. Proportionnelle aux kilomètres parcourus, l'écotaxe est, en outre, d'autant plus faible que les tournées sont optimisées. Pour l'Ardèche, le réseau routier soumis à l'écotaxe a été limité par l'exonération d'une partie de la RN 102 (tronçon de 41 km), en application de la loi qui prévoit l'exonération des routes à faible trafic, et la non

prise en compte d'itinéraires locaux. Seuls 47 km de routes nationales seront ainsi écotaxés et aucun axe du réseau local ne le sera. Quant au risque de report de trafic sur des axes secondaires, les études préalables ont conduit à ne pas retenir de tels axes en Ardèche, ce qui est positif pour l'économie locale. Néanmoins, si ponctuellement des reports de trafic venaient à être observés, la collectivité locale, gestionnaire de la voirie concernée, pourra faire valoir sa position dans le cadre de la révision du décret n° 2011-910 du 27 juillet 2011 définissant le réseau local. Le 29 octobre dernier, le Premier ministre a décidé la suspension de la mise en oeuvre de l'écotaxe poids lourds, pour donner le temps nécessaire d'un dialogue au niveau national et régional. Ce dialogue a pour objectif d'expliquer le dispositif et de préciser les ajustements envisageables afin de permettre sa mise en oeuvre dans des conditions sereines. Chacun doit être conscient des enjeux de cette fiscalité écologique. Près de 600 000 véhicules devraient être assujettis, dont les 200 000 poids lourds étrangers qui transitent à travers la France, sans contribuer au financement des infrastructures. L'écotaxe doit rapporter 1,1 milliard d'euros par an. L'intégralité de la part revenant à l'Etat, soit 750 millions d'euros, sera versée à l'Agence de financement des infrastructures de transport en France (AFITF). Ces sommes serviront à la construction d'infrastructures de transport, en particulier des infrastructures de modes de transport plus durables tels que le ferroviaire et le fluvial. 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.