

## 14ème législature

<b>Question N° :</b> 42486	De <b>M. François-Michel Lambert</b> ( Écologiste - Bouches-du-Rhône )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Économie et finances		<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>12/11/2013</b> Réponse publiée au JO le : <b>01/04/2014</b> page : <b>3086</b> Date de changement d'attribution : <b>19/11/2013</b>		

### Texte de la question

M. François-Michel Lambert interroge M. le ministre de l'économie et des finances sur le coût réel de la suspension de l'écotaxe. L'écotaxe sur les poids lourds devait à l'origine rapporter un peu moins de 1,2 milliard d'euros chaque année, réparti entre l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) (780 millions), la société chargée de prélever la taxe, Ecomouv (230 millions) et les collectivités locales (160 millions). La taxe devant initialement commencer à être prélevée au 1er janvier 2014, chaque mois de retard aura un impact sur les rentrées de fonds attendues pour les trois entités. D'ores et déjà la société Ecomouv a réclamé d'être tout de même payée à partir du 1er janvier, ce que devra probablement faire l'État pour éviter de payer les 800 millions d'euros que coûterait un contentieux. En outre, la suspension de l'écotaxe remet en cause pas moins de 500 millions d'euros de travaux d'infrastructures, qui auraient généré près de 4 000 emplois. Il lui demande quel est le coût exact de la suspension, comment les collectivités territoriales vont compenser le manque à gagner de 160 millions d'euros, comment les infrastructures de transport et en particulier les projets déjà annoncés seront financés et sur qui va reposer *in fine* le coût de la suspension de l'écotaxe.

### 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 maîtrise 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 milliards 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. 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. L'Agence de financement des infrastructures de transport (AFITF) comme les collectivités locales doivent faire face en 2014 aux effets de la suspension de l'écotaxe. Le budget 2014 de l'AFITF comprend, en compensation, une subvention budgétaire de 650 M€ pour faire face aux engagements de l'État. Concernant les collectivités qui devaient percevoir des recettes liées à leur réseau écotaxé, il n'est pas prévu de compensation. Seule la mise en place de l'écotaxe leur permettra de percevoir les recettes afférentes. Enfin, concernant les conséquences de la suspension de l'écotaxe sur les relations contractuelles avec Ecomouv, des discussions sont en cours. L'État est particulièrement attentif à la défense de ses intérêts. 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.