

14ème législature

Question N° : 47198	De Mme Marie-Noëlle Battistel (Socialiste, républicain et citoyen - Isère)	Question écrite
Ministère interrogé > Écologie, développement durable et énergie		Ministère attributaire > Transports, mer et pêche
Rubrique > transports routiers	Tête d'analyse > transport de marchandises	Analyse > écotaxe. mise en place. modalités.
Question publiée au JO le : 24/12/2013 Réponse publiée au JO le : 28/01/2014 page : 904 Date de changement d'attribution : 31/12/2013		

Texte de la question

Mme Marie-Noëlle Battistel attire l'attention de M. le ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie sur la transition climatique des modes de transport. En 2011, 27,2 % des gaz à effets de serre émis en France provenaient des transports et notamment des transports de marchandises. Le fret routier est largement favorisé par les entreprises, alors même qu'il représente 94,35 % des émissions de gaz à effet de serre issus des transports. La contrainte climatique actuellement remet en cause ces modalités de fret. L'Union européenne avec ses objectifs de 20 % de réduction de gaz à effet de serre par rapport à 1990, de 20 % d'énergie durable et de 20 % d'efficacité énergétique d'ici à 2020, souhaite faire de la question des transports durables un enjeu majeur de sa politique climatique. Le principe « pollueur-payeur » de la directive européenne « euro vignette » vise à rééquilibrer les modes de transport, d'une part en taxant les plus polluants, et d'autre part en favorisant le passage vers les transports verts. La taxe nationale sur les véhicules de transport de marchandise s'inscrit dans la transcription de cette directive. Elle serait un signal-prix important obligeant les entreprises de transporteurs routiers d'optimiser leurs trajets. Par ailleurs, cette taxe a pour objectif de financer la rénovation et le développement des infrastructures ferroviaires. Sa suspension ralentit la transition vers l'inter modalité et les transports moins carbonés comme le fret ferroviaire, fluvial et maritime. En plus de faire face aux défis climatiques et énergétiques, la mise en œuvre d'un modèle de transport de marchandises vert permettrait de fluidifier les trafics en désengorgeant les routes. C'est un des éléments clefs de notre compétitivité. D'autres pays européens comme l'Allemagne ou les Pays-Bas mènent cette politique de transition. Elle souhaiterait savoir quelles sont les mesures envisagées par le Gouvernement pour rééquilibrer les modes de transports en faveur de l'inter modalité et du fret ferroviaire, maritime et fluvial.

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 œuvre 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 milliard 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 dispositif de l'écotaxe tel que prévu à une incidence faible sur les dessertes de distribution locale. L'application de la taxe a en effet 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 soumis à l'écotaxe poids lourds représente seulement 5 000 km soit 0,5 % du réseau local total. En moyenne, seuls 150 km par département sont taxés. Proportionnelle aux kilomètres parcourus, l'écotaxe est en outre d'autant plus faible que les tournées sont optimisées. Le dispositif envisagé prévoit par ailleurs un montant de l'écotaxe d'autant plus élevé que les distances parcourues pour concourir à la production sont grandes. A l'inverse, elle ne peut que renforcer la compétitivité des produits locaux si le signal est correctement traduit dans les prix. C'est une forme de prime aux circuits courts. Tous les camions de plus de 3,5 tonnes seront concernés, y compris les 250 000 camions étrangers qui font du transit en France, usant ainsi les routes françaises sans contribuer aujourd'hui à leur financement. Le « made in France » ne sera donc pas désavantagé, au contraire. 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 certains secteurs économiques 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. Une mission d'information parlementaire vient d'être mise en place à l'Assemblée nationale. Ouvrant le dialogue avec l'ensemble des acteurs concernés par le dispositif, elle fera des propositions nécessaires.