

Message de
Monsieur Dominique Bussereau
Secrétaire d'Etat aux transports
Lu par M. Patrice Parisé
Directeur général des routes

Séminaire de l'association TDIE
21 novembre 2007

Mesdames et Messieurs les Elus,

Mesdames et Messieurs,

M. Dominique Bussereau avait prévu d'être parmi vous ce matin. Il a dû se rendre à l'Elysée pour une réunion sur un sujet d'actualité qui le concerne tout particulièrement. Il m'a chargé de vous demander de l'excuser et de vous lire le discours qu'il avait l'intention de prononcer.

« Je remercie l'Association Transport Développement Intermodalité Environnement d'avoir organisé cette matinée de présentation et d'échanges : pour anticiper les besoins de transport et prévoir les moyens de les satisfaire en intégrant les nombreuses contraintes auxquels ils sont soumis, il est en effet fructueux de réunir les élus, nationaux et représentant les collectivités territoriales, les professionnels, ainsi que les experts et les administrations concernés.

Nous sommes aujourd'hui réunis pour réfléchir à la façon de mettre en œuvre la taxe poids-lourds, efficacement et rapidement. Avant d'évoquer les solutions concrètes qui sont envisagées, je voudrais revenir sur les enjeux de cette mesure.

Comme vous le savez, à l'issue des discussions du Grenelle de l'Environnement, le Président de la République a fixé un objectif ambitieux : augmenter d'un quart la part du fret non routier d'ici 2020. Cela implique de développer les modes alternatifs à la route.

Le Gouvernement a ainsi mis en œuvre une politique volontariste pour développer le réseau fluvial (en soutenant le projet Seine-Nord Escaut auprès de la Commission Européenne), construire 2000 km supplémentaires de lignes ferrées à grandes vitesses et organiser des autoroutes ferroviaires, et enfin, développer des autoroutes de la mer.

Mais nous voulons aussi agir directement sur le transport routier.

C'est dans cette perspective que le principe de la mise en place d'une taxe poids-lourds, désormais dénommée éco-taxe, a été annoncé par le Président de la République à l'issue du Grenelle de l'Environnement.

D'où vient cette mesure ?

Elle n'est pas réellement nouvelle. Elle est le fruit d'une longue réflexion et figurait dans le programme des principaux candidats à la dernière élection présidentielle.

Elle a aussi déjà été mise en place depuis quelques années chez plusieurs de nos voisins européens, en Allemagne, en République tchèque, en Suisse et en Autriche. Les Pays-Bas et le Royaume-Uni envisagent également d'y recourir.

L'objectif de cette taxe est de constituer un signal-prix incitant au report sur les autres modes d'une partie du transport routier de marchandises.

Elle n'est donc pas dirigée contre les transporteurs routiers qu'il ne s'agit ni de pénaliser, ni de stigmatiser, je souhaite être clair sur ce point. L'objectif est de renchérir le prix du transport routier de façon raisonnable, c'est-à-dire de façon économiquement supportable, afin de favoriser le développement des modes alternatifs à la route.

Mais renchérir le transport routier ne signifie pas que ce sont les transporteurs routiers qui doivent supporter la taxe. Celle-ci doit être répercutée sur les chargeurs afin de les inciter à recourir aux autres moyens de transport.

Il faut bien sûr être raisonnable, comme je le disais à l'instant, et tenir compte des possibilités effectives de report sur les autres modes, faute de quoi c'est le fonctionnement de notre économie et notre compétitivité qui en pâtiraient.

Pourquoi, me direz-vous, s'il s'agit de renchérir le transport routier, est-il nécessaire de recourir à un système compliqué de taxation kilométrique alors qu'il suffirait, par exemple, d'augmenter la TIPP, ce qui serait plus simple ?

Une telle augmentation de la TIPP présenterait de nombreux inconvénients. J'en évoquerai deux principaux.

Chacun le sait, certains transporteurs traversent notre pays sans s'y approvisionner en carburant, et donc sans s'acquitter de la TIPP que paient les transporteurs nationaux. La future taxe s'appliquera au contraire à tous les poids-lourds, quelle que soit leur nationalité.

Il ne s'agit donc pas, comme on l'entend dire parfois, de faire payer les camions étrangers. Ce ne serait pas loyal et nous ferait enfreindre les règles européennes. Il s'agit au contraire d'atténuer une iniquité dont nos transporteurs sont les premiers à souffrir et de faire en sorte que le signal-prix que nous voulons mettre en place touche tout le monde de la même façon.

Le deuxième inconvénient que je souhaite souligner est que la TIPP ne distingue pas les parcours. L'un des mérites de la future taxe, au-delà de son objectif premier de report modal, sera de remettre de la cohérence dans notre système de tarification du réseau routier.

En effet, le péage perçu sur certaines autoroutes a parfois pour conséquence des reports de trafic indésirables sur les axes parallèles gratuits. Ceux qui empruntent ces itinéraires parallèles gratuits sont d'ailleurs souvent les mêmes que ceux qui n'acquittent pas de TIPP pour les raisons que j'évoquais tout à l'heure. L'instauration de la taxe contribuera à remettre sur les autoroutes le trafic poids-lourds qui devrait s'y trouver. Ce trafic est aujourd'hui sur les routes nationales qui ne sont pas toutes adaptées pour le recevoir, et engendre des nuisances et de l'insécurité qui pourraient être évitées.

J'en viens maintenant aux modalités d'instauration de cette taxe.

Deux solutions de tarification sont principalement envisageables :

- le système suisse, qui consiste à comptabiliser les kilomètres parcourus sur l'ensemble des voies ouvertes à la circulation publique, quelle que soit la catégorie à laquelle elles appartiennent ;
- le système adopté par l'Allemagne, l'Autriche et la république tchèque dans lequel seul l'usage du réseau routier structurant fait l'objet d'une tarification.

Chacune de ces solutions a ses avantages et ses inconvénients qui ont dû être évoqués au cours de la matinée.

De façon très résumée, la première aboutit à taxer tous les déplacements sans exception, tandis que la seconde taxe moins les petits trajets pour lesquels il n'existe pas d'offre de transport alternative.

Rien n'est encore décidé, mais le Gouvernement s'oriente plutôt vers la deuxième solution.

Le réseau taxable pourrait ainsi être le réseau routier national non-concédé, par définition structurant depuis le transfert aux départements début 2006 des routes nationales d'intérêt local, auquel seraient ajoutées, après avis de leur propriétaire, les routes appartenant aux collectivités territoriales qui subiraient un report de trafic significatif si elles n'étaient pas elles-mêmes taxées.

Je précise qu'il n'est pas question d'appliquer la taxe sur le réseau concédé et de l'ajouter au péage.

Outre que cette addition pèserait de façon excessive sur le transport routier, elle ne serait pas conforme au droit européen.

Je rappelle en effet que le produit de la tarification kilométrique, que celle-ci revête la forme d'une taxe ou d'un péage, ne doit pas excéder les coûts de construction, d'entretien et d'exploitation de l'infrastructure à laquelle elle s'applique.

Les véhicules concernés seront à priori tous les poids lourds de plus de 3,5 tonnes, conformément la directive européenne Eurovignette. La taxe sera certainement modulée en fonction des classes de pollution des camions, dites classes EURO.

On peut penser dans ces conditions que le montant de la taxe sera légèrement inférieur au montant moyen des péages autoroutiers actuels pour les poids-lourds et que son produit annuel net sera de l'ordre du milliard d'euros si les hypothèses que j'ai évoquées sont finalement retenues.

Je précise que le produit de la taxe perçue sur les routes appartenant aux collectivités territoriales devrait évidemment revenir à ces dernières.

Ayant personnellement été en Allemagne, en Autriche et en république tchèque prendre connaissance de leurs expériences, j'ai pu constater que le dispositif juridique et technique à mettre en place était particulièrement complexe. Une de nos priorités sera de faire largement appel aux capacités d'innovation pour concevoir le système le plus simple possible pour les utilisateurs.

Enfin, le parlement ayant déjà voté l'instauration d'une taxe poids lourds expérimentale en Alsace, nous veillerons à assurer une bonne articulation entre les deux taxes.

Voilà précisément de l'état de la réflexion que nous avons menée sur la base des travaux de la direction générale des routes et de la direction générale des douanes : vous le voyez le projet a bien avancé. Si ses modalités précises ne sont pas encore arrêtées, je peux néanmoins vous assurer que le Gouvernement souhaite avancer vite pour être en mesure de présenter un projet de loi au Parlement dès que possible.

Des rencontres comme celles qui nous a réunis sont particulièrement utiles pour faire avancer le projet, et je vous remercie de participer à la réflexion commune qui nous permettra de finaliser cette mesure. Il s'agit d'assurer à notre pays une croissance à la fois soutenue et respectueuse de l'environnement.

Je vous remercie de votre attention. »