Montreuil, le 15 mai 2014

Avenir de la TPL : la mission de l'Assemblée nationale favorable à la mise en œuvre

Elle formule 13 propositions pour faire évoluer l'éco-redevance poids lourds.

Le 14 mai, la mission d'information de l'Assemblée Nationale sur l'écotaxe poids lourds a présenté le volumineux rapport (520 pages) qu'elle remet au Président de l'Assemblée.

Nous sommes sensibles au fait que le président-rapporteur de cette commission ait souligné en particulier l'engagement pris par l'État *« vis-à-vis des 130 agents* [des douanes affectés] *à Metz et 170 douaniers pour les contrôles manuels et* [des salariés recrutés par] *Ecomouv (159 personnes en CDI à Metz) »*

Après avoir fait un état des lieux du cadre européen et national, législatif et contractuel et retracé les dispositifs techniques et juridiques prévus, la mission propose d'amender le dispositif initial et formule 13 pistes d'évolution.

Nous ne reviendrons pas sur les considérations qui avaient conduit à son adoption ni sur le contexte politique qui avait conduit le gouvernement à suspendre le 29 octobre 2013 l'entrée en vigueur de la taxe, déjà plusieurs fois reportée.

Les propositions retenues par la mission font le pari qu'une éco-redevance poids lourds est écologiquement, économiquement et socialement utile. Le dispositif ne vise pas seulement à faire payer la pollution atmosphérique selon le principe du pollueur – payeur mais aussi l'utilisation des routes par les transporteurs routiers de marchandises selon le principe « d'utilisateur- payeur ».

Voici les pistes d'évolution telles qu'elles sont formulées dans le rapport :

- proposition n°1 - franchise mensuelle de l'éco-redevance, sans discrimination de secteur ou de nationalité, afin de ne pas pénaliser les petits utilisateurs de courtes distances
- proposition n°2 - renforcer la communication et la pédagogie pour redonner du sens aux objectifs de l'éco-redevance
- proposition n°3 - renommer le dispositif « éco-redevance poids lourds»
- proposition n°4 - organisation d'une marche a blanc nationale et obligatoire

- proposition n°5 - renforcer la prise en compte du principe pollueur-payeur en accentuant la modulation des taux de la redevance
- proposition n°6 - permettre aux transporteurs en compte propre de faire figurer en bas de facture les charges supportées au titre de l'éco-redevance
- proposition n°7 - soutenir le secteur du transport routier de marchandises et créer un fonds de modernisation de la flotte de poids lourds
- proposition n°8 - maintenir le barème national de la redevance au taux moyen de 13 centimes d'euros par kilomètre, et fixer des règles prévisibles et contraignantes d'évolution future
- proposition n°9 - adapter la mise en œuvre du dispositif de majoration forfaitaire aux spécificités de certaines activités économiques
- proposition n°10 - simplifier les procédures d'enregistrement des redevables auprès du prestataire commissionné
- proposition n°11 - prendre en compte le niveau de congestion sur certains axes particulièrement encombrés ou moduler l'éco-redevance sur certains axes pour lesquels le report modal ou autoroutier est possible
- proposition n°12 - exonérer les poids lourds immatriculés en « w garage », les poids lourds de collectionneurs et les véhicules de formation ou de conduite école
- proposition n°13 - revaloriser le travail des contrôleurs de transports terrestres (c.t.t) sur routes

Les raisons financières ont certainement pesé lourd dans ce choix des députés : les indemnités de résiliation du contrat avec Ecomouv s'élèveraient aujourd'hui à plus de 800 millions d'euros, sans compter les difficultés à trouver des financements alternatifs pour les projets d'infrastructures de transports gelés depuis le début de l'année.

Ces propositions ont le mérite de permettre la poursuite de la réflexion sur l'internalisation des coûts externes du transport routier : usage des infrastructures, nuisances sonores, pollutions, congestion routière, accidentologie… Tous ces coûts sont assumés par la collectivité, les populations, les salariés. Pour la CGT, il faut donner du contenu à un juste cout des transports routiers et permettre la multimodalité, inscrite dans les textes sans être mise en œuvre. Alors que le GIEC multiplie les alertes sur les conséquences des changements climatiques liés aux activités humaines, il faut prendre des mesures concrètes et contraignantes pour limiter dès à présent les gaz à effet de serre (GES). En France les transports sont les premiers émetteurs de GES. Ils sont donc un levier essentiel pour toute transition énergétique.

La remise de ce rapport n'est encore qu'une étape car l'évolution de ce dossier dépendra des choix du Gouvernement. Il est malgré tout rassurant car il propose de conforter l'essentiel du dispositif et la place que la douane doit y occuper. Le SNAD CGT restera très vigilant jusqu'à ce que ces arbitrages soient rendus.

Par ailleurs, les conditions de passation du contrat avec Ecomouv font toujours l'objet d'une enquête du Sénat et nous continuons à dénoncer la privatisation du recouvrement de cette contribution.

***

Documents : la page consacrée à la commission sur le site de l'Assemblée Nationale permet d'accéder à l'ensemble des travaux de cette commission, en particulier le rapport et la présentation par le rapporteur-président.