

LA TAXE POIDS LOURD *

Présentation

Le principe de la taxe poids lourds est inscrit à l'article 11 de la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 (dite loi Grenelle I).

Au delà des arguments environnementaux avancés ici ou là, la taxe poids lourds vise principalement à dégager des recettes nouvelles pour le financement des infrastructures de transport.

Dans cet esprit, les recettes, déduction faite des coûts de collecte, seront affectées à l'Agence de Financement des infrastructures de transport de France (AFITF) dont les ressources ont été asséchées par la privatisation des autoroutes. Les recettes issues des réseaux locaux (routes départementales) seront reversées aux collectivités territoriales gestionnaires des voiries taxées.

L'article 153 de la LFI 2009 définit et encadre la délégation de service public prévue pour la collecte de la taxe poids lourds : champ d'application, redevables, assiette, conditions d'exigibilité, taux et barème, paiement, contrôle, sanctions et poursuites, affectation des recettes.

La collecte de la taxe sera confiée à l'italien Autostrade, la société ayant été récemment retenue à l'issue d'une procédure de consultation.

Il n'est pas prévu que les normes de pollution (normes EURO) soient prises en compte dans le calcul de la taxe.

La taxe poids lourd sera perçue **sur le réseau routier national non concédé et routes départementales pouvant subir un report de trafic.**

Elle est applicable aux **véhicules de transport de marchandises, dont le poids total roulant autorisé est supérieur à 3,5 tonnes.**

La taxe en chiffres :

Le prix moyen sur les voies soumises à cette nouvelle fiscalité sera de l'ordre de 14 centimes d'euro du km pour un ensemble routier de 40 tonnes (catégorie 4 essieux et plus)

- 1,7 milliards d'euros
 - 860 MEUR de recettes pour l'État (versés à l'AFITF)
 - 250 à 350 MEUR de frais de collecte
 - 400 MEUR de report sur les autoroutes concédées
 - 100 MEUR de recettes pour les collectivités locales
- Un réseau taxé de 15 000 km
 - 10 000 km d'autoroutes non concédées et routes nationales
 - 5 000 km d'itinéraires sur routes départementales

Les infrastructures routières de la région Bretagne bénéficieront d'une réduction de 25% de la taxe, au titre de principe de périphéricité.

Date d'application : la taxe poids lourd devrait entrer en application mi 2013.

* ou écotaxe

L'incidence de la taxe sur la compétitivité des territoires

Si la taxe poids lourd sera acquittée par les entreprises utilisatrices de véhicules de plus de 3,5 tonnes de PTAC, elle devra être répercutée au bénéficiaire du déplacement de la circulation des marchandises, autrement dit au chargeur, soit à l'euro-l'euro, soit en pourcentage du prix de transport.

Les premières simulations réalisées montrent que les régions situées à l'ouest de l'hexagone seront particulièrement impactées par la taxe (N 137, A84, ...), et plus particulièrement encore la Bretagne qui n'a aucune infrastructure routière soumise à péage.

Exemples établis à partir du simulateur mis à disposition par les pouvoirs publics, et prenant en compte la réduction résultant de l'application du principe de périphéricité.

<u>Liaison routière</u>	<u>application d'une majoration du prix de transport de :</u>
Le Mans – Rennes	+ 8.08 %
Nantes – Caen	+ 13.40 %
Laval – Brest	+ 10.10 %
La Roche sur Yon – Vannes	+ 6.99 %
Angers – St Brieuc	+ 5.20 %
Cholet – Nantes	+ 10.70 %

La question se pose donc de savoir si le renchérissement des prix de transport peut mettre en cause la compétitivité de certaines entreprises industrielles ou agroalimentaires.

En effet, le transport contribue à la valorisation des produits manufacturés, agricoles, agroalimentaires, ..., en intervenant à toutes les étapes de la vie d'un produit, de sa production jusqu'à sa livraison finale au consommateur.

Ce qui veut dire qu'un produit ne sera pas impacté une seule fois par la taxe, mais à plusieurs reprises, depuis la collecte ou l'approvisionnement d'un produit brut, en passant par sa transformation, sa distribution vers les GMS ou entrepôts, sans omettre les transports qui auront permis d'apporter les produits d'emballage au moment des opérations de conditionnement du produit par exemple !

Ces hausses permettront-elles aux entreprises agricoles, agroalimentaires, industrielles, implantées sur l'ouest de l'hexagone, de rester compétitives dans une Europe au sein de laquelle nous avons un positionnement géographique très excentré ?

Les entrepreneurs ligériens doivent donc, sans plus attendre, prendre la mesure de l'impact économique de cette nouvelle fiscalité sur leurs coûts d'approvisionnement, de production et d'acheminement final de leurs produits.

La table ronde intitulée « **taxe poids lourd, la compétitivité des territoires en questions** » organisée dans le cadre du salon du transport routier **TECHNOtrans** le **vendredi 7 octobre à 10H30 au Parc des expositions de la Beaujoire à Nantes** pourrait constituer le point de départ de cette réflexion pour les utilisateurs de transport de fret
www.salon-technotrans.com