



François MARC

Sénateur du Finistère

Conseiller général

Paris, le 22 octobre 2013

Aux Conseillers généraux du Finistère

Cher(e) collègue,

Lors de la discussion en séance ordinaire du Conseil général le jeudi 17 octobre 2013, le porte-parole de l'opposition (UMP-UDI) a indiqué que la taxe Borloo avait été votée à une très large majorité au Parlement.

J'observe en outre que certaines informations circulant en ce moment à Paris font état d'une adoption à l'unanimité de l'écotaxe en 2009.

En réponse à ces assertions, je vous prie de trouver ci-dessous un extrait du compte-rendu de séance du 27 novembre 2008 au Sénat au cours de laquelle l'article 60 du PLF 2009 tendant à la mise en place d'une écotaxe était débattu.

Comme vous pouvez le constater à la lecture de ce compte-rendu de séance, j'ai, au nom des sénateurs socialistes bretons, défendu 3 amendements visant à réviser en profondeur le dispositif envisagé.

Ces amendements ont été rejetés. Nous avons dès lors voté contre cet article 60 créant l'écotaxe.

Il me paraissait important, pour éviter toute ambiguïté sur ce sujet, de vous apporter cette précision utile.

Je vous prie d'agréer, cher(e) collègue, l'expression de mes sentiments distingués *et très cordiaux.*


François MARC

Projet de loi de finances pour 2009

Mission Ecologie, développement et aménagement durables

Article 60 : Instauration d'une taxe due par les poids lourds à raison de l'utilisation de certaines infrastructures

Séance du 27 novembre 2008

M. François Marc. L'article 60 donne une traduction concrète aux conclusions du Grenelle de l'environnement en ce qui concerne les transports, et plus particulièrement le transport routier, en créant une écotaxe de 2,5 à 20 centimes d'euro par essieu et par kilomètre pour les trajets effectués sur notre territoire.

[...]

Cela étant, quelles conséquences sur notre économie peut-on attendre de la mise en œuvre d'un tel levier fiscal ?

Ces conséquences sont pour l'instant mal anticipées, puisque les études d'impact que l'on pouvait souhaiter voir réaliser n'ont guère été mises en avant. En tout cas, nous n'avons pas connaissance de résultats. Elles auraient pourtant pu nous éclairer.

Quoi qu'il en soit, le dispositif de cet article suscite de l'inquiétude dans le monde économique, dans la mesure où si l'on peut espérer que certains objectifs seront atteints, il faut aussi craindre des effets pervers.

En effet, les mesures prévues peuvent engendrer des distorsions de concurrence ou des pertes de compétitivité pour certains territoires. Voilà ce qui me préoccupe.

Aujourd'hui, deux questions se posent.

Première question, existe-t-il en France des disparités territoriales, des régions sont-elles handicapées par leur éloignement des marchés, qui sont de plus en plus situés à l'est de l'Europe ? Incontestablement, la réponse est positive.

Afin de tenir compte de cette réalité, des actions ont été conduites en faveur de l'aménagement du territoire et d'une meilleure desserte des régions les plus excentrées, et ce depuis deux ou trois décennies. De telles actions ont été menées en Corse, dans un certain nombre de secteurs de montagne, peut-être dans les Charentes, monsieur le secrétaire d'État, et en tout cas en Bretagne.

Dans ma région, il y a déjà bien longtemps, en 1969, le général de Gaulle avait lancé le plan routier breton, qui a conduit à la réalisation de voies express ouvertes gratuitement aux usagers.

Seconde question, s'il répond à une exigence louable, ce dispositif d'écotaxe que l'on nous propose aujourd'hui de mettre en place ne contribuera-t-il pas, sous sa forme actuelle, à aggraver les handicaps liés à la périphéricité, à l'éloignement ?

Le monde économique, dans plusieurs de nos régions, s'interroge, concernant les transports routiers, sur la possibilité de recourir à des modes de transport de substitution et sur l'incidence d'une telle mesure sur les coûts. Je pense en particulier ici aux denrées périssables, à la filière du poisson, pour lesquelles il n'existe pas vraiment d'autre solution que le transport par camions.

À la lumière de tout cela, une question essentielle vient à l'esprit : en instaurant un dispositif insuffisamment articulé et n'offrant pas assez de possibilités de modulation pour tenir compte des handicaps géographiques, ne risque-t-on pas d'envoyer un signal négatif aux acteurs économiques implantés dans des régions périphériques, aux transporteurs, certes, mais aussi aux autres entreprises ?

Pour revenir au cas de la Bretagne, beaucoup d'entreprises s'interrogent déjà sur leur localisation et envisagent de se rapprocher des marchés. Si le handicap du coût de transport s'accroît, des départs massifs d'entreprises se produiront sans aucun doute.

Par conséquent, afin de parer à ce risque, le dispositif d'écotaxe doit être suffisamment modulable et mieux articulé. C'est l'objet d'un certain nombre d'amendements que nous souhaitons voir adopter.

L'amendement n° II-70, présenté par M. Marc, Mme Blondin et MM. Botrel et Fichet, est ainsi libellé :

I. - Remplacer le premier alinéa du 1 *bis* du texte proposé par le A du II de cet article pour l'article 275 du code des douanes par quatre alinéas ainsi rédigés :

« Le taux kilométrique est compris entre 0,025 € et 0,20 € par kilomètre.

« Le taux kilométrique sera le taux minimal pour les deux déciles des départements métropolitains les plus défavorisés pour chacun des deux critères suivants :

« a) Leur périphéricité au sein de l'espace européen, appréciée au regard de leur éloignement des grandes unités urbaines européennes de plus d'un million d'habitants ;

« b) La faiblesse de l'offre alternative à la route.

II. - En conséquence, supprimer le 2 du même texte.

L'amendement n° II-69, présenté par M. Marc, Mme Blondin, M. Botrel, Mme Chevé, MM. Fichet et Hervé, Mmes Herviaux et Klès et M. Le Menn, est ainsi libellé :

Dans le premier alinéa du 1 *bis* du texte proposé par le A du II de cet article pour l'article 275 du code des douanes, remplacer le taux :

25 %

par le taux :

50 %

et avant le mot :

départements

insérer le mot :

vingt

L'amendement n° II-68, présenté par M. Marc, Mme Blondin, M. Botrel, Mme Chevé, M. Fichet et Mme Herviaux, est ainsi libellé :

Dans le premier alinéa du 1 *bis* du texte proposé par le A du II de cet article pour l'article 275 du code des douanes, remplacer le taux :

25 %

par le taux :

50 %

La parole est à M. François Marc, pour présenter ces trois amendements.

M. François Marc. L'amendement n° II-70 a pour objet, dans le droit fil de mes propos sur l'article, de mettre en place un dispositif favorisant la prise en compte, dans les meilleures conditions possible, de la périphéricité comme paramètre déterminant de la modulation de la taxe.

En outre, cet amendement vise à prendre également en considération, à ce titre, la faiblesse de l'offre de transport alternative à la route, point qui me paraît essentiel.

Nous avons évoqué tout à l'heure la question du transit : la Bretagne n'est pas un territoire de transit pour le transport terrestre. De ce fait, elle est exclue des schémas européen et français du fret ferroviaire ou fluvial.

Par ailleurs, il apparaît clairement, dans le projet de loi de programme relatif à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, que le cabotage maritime ne bénéficie d'aucune politique publique de soutien qui soit quelque peu substantielle : en effet, ce texte prévoit, en tout et pour tout, 80 millions d'euros pour les liaisons atlantiques et méditerranéennes.

La Bretagne est aujourd'hui encore, et pour de longues années sans doute, dans l'incapacité matérielle de reporter une part significative du fret routier vers le rail et la mer : une telle mutation ne s'improvise pas !

Le projet de loi précité tend certes à prévoir le financement de trois autoroutes ferroviaires, mais aucune ne passe en Bretagne, alors qu'il n'existe, dans cette région, aucune alternative opérationnelle au transport routier, en dehors des lignes de ferries entre la Bretagne, le sud de la Grande-Bretagne, l'Irlande et le nord de l'Espagne, gérées par la compagnie Brittany Ferries.

Un bien est, à l'évidence, plus coûteux à transporter aux quatre coins de l'Europe s'il a été produit en Bretagne plutôt que dans une région plus centrale, comme l'Île-de-France ou Rhône-Alpes. Dans ses modalités actuelles, l'écotaxe ne ferait qu'accroître cette distorsion de concurrence et serait sans doute très préjudiciable aux territoires situés le plus à l'ouest de notre pays.

Monsieur le secrétaire d'État, au travers de cet amendement, nous préconisons une modulation plus forte, prenant en compte la périphéricité, ainsi que l'absence avérée de modes de transport pouvant se substituer à la route.

Les amendements nos 69 et 68 relèvent de la même philosophie.

Lors du débat à l'Assemblée nationale que vous avez évoqué, monsieur le secrétaire d'État, beaucoup de députés ont reconnu que la Bretagne subissait un handicap manifeste. M. Méhaignerie, que vous connaissez bien, a indiqué à cette occasion que les entreprises bretonnes supportaient des coûts de transport de deux à trois fois plus élevé que les entreprises d'autres régions.

Dès lors qu'une telle différence est constatée, il convient d'envisager une modulation beaucoup plus forte que celle qui est prévue dans le texte. En effet, avec un coût du transport double ou triple de la moyenne, la distorsion de concurrence est considérable, et nos amendements visent à modifier l'article 60 pour tenir compte de cette réalité.

Monsieur le secrétaire d'État, une expérimentation va certes être menée, mais elle portera sur un territoire restreint. J'attire votre attention sur les risques d'effets pervers que comporte la mise en œuvre d'un tel dispositif.

[...]

M. le président. La parole est à M. François Marc, pour explication de vote.

M. François Marc. J'ai bien entendu les réquisitoires de mes collègues. Dans tout procès, il y a des réquisitoires ! Je ne reviendrai pas sur le qualificatif peu amène que j'ai entendu : à une heure aussi tardive, on peut tolérer quelques débordements...

Cela étant dit, M. le secrétaire d'État n'ayant pas répondu à la question très précise que je lui avais posée, je ne peux retirer mes amendements.

[...]

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Nous allons lancer les appels d'offres. La taxe ne sera donc pas mise en place avant au minimum deux ans, ce qui signifie que nous avons encore le temps de travailler sur ce sujet.

Ce qui vous est simplement proposé, au travers de cet article du projet de loi de finances, c'est de donner la possibilité au Gouvernement de lancer au plus vite le processus, en prévoyant la ressource nécessaire. Cela nous renvoie au débat que nous avons tout à l'heure avec M. Arthuis sur l'avenir de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France. Ensuite, je suis tout à fait ouvert à un travail en commun pour perfectionner le dispositif.

Je comprends, monsieur Marc, que vous défendiez les intérêts de votre région. L'amendement de M. de Legge est un premier pas vers cette sorte de péréquation que vous appelez de vos vœux, tenant compte des richesses, économiques et démographiques, des territoires.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° II-70.
(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° II-69.
(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° II-68.
(L'amendement n'est pas adopté.)

(L'article 60 est finalement adopté à 00h30 par un vote à la majorité des présents.
Les sénateurs socialistes bretons ont voté contre.)