

N° 153

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2013-2014

Enregistré à la Présidence du Sénat le 19 novembre 2013

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

*tendant à la création d'une **commission d'enquête** sur les modalités du **montage juridique et financier** et l'environnement du **contrat retenu** in fine pour la mise en œuvre de l'**écotaxe poids lourds**,*

PRÉSENTÉE

Par M. François REBSAMEN et les membres du groupe socialiste et apparentés,
Sénateurs

(Envoyée à la commission des finances et, pour avis, à la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du Règlement et d'administration générale.)

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

Les travaux du Grenelle de l'environnement ont posé le principe d'une « éco-redevance kilométrique pour les poids lourds sur le réseau routier non concédé ». La taxe poids lourds nationale (TPLN), aussi appelée écotaxe, a ainsi été créée par l'article 153 de la loi n° 2008-1425 du 27 décembre 2008 de finances pour 2009 et inscrite dans le code des douanes. Elle figure également à l'article 11 de la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement.

L'écotaxe poids lourds a pour origine, au niveau européen, les directives « *Eurovignette* » (1999, 2006 et 2011) qui visent à taxer les « externalités » engendrées par le transport des poids lourds, principalement le bruit, la pollution atmosphérique et la congestion.

L'écotaxe vise à instaurer un cercle vertueux : dans une logique écologique, c'est un signal prix pour inciter à modifier les comportements en faveur de modes de transport plus durables ; elle permet aussi de faire payer l'usage des routes par l'utilisateur réel, tout en dégagant des recettes pour financer les infrastructures de transport, notamment le rail et le transport fluvial. Comme elle concerne aussi les camions vides, elle a vocation à être dissuasive en incitant les transporteurs à rationaliser leurs tournées.

Le dispositif de répercussion de la taxe a fait l'objet d'un décret d'application n° 2012-670 du 4 mai 2012 publié le 6 mai 2012. Celui-ci étant particulièrement complexe, le Gouvernement a présenté le 3 janvier 2013 un mécanisme de majoration de prix, plus simple et calculé forfaitairement en fonction de taux régionaux. Ce mécanisme a été adopté dans la loi n° 2013-431 du 28 mai 2013 portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports. L'entrée en vigueur de l'écotaxe nationale a fait l'objet de plusieurs reports. Un contrat de partenariat confie au prestataire privé l'ensemble des aspects techniques de l'écotaxe (principalement le dispositif embarqué dans les poids lourds et le

dispositif de contrôle sur les routes par bornes et portiques) mais aussi son recouvrement.

À l'issue d'une procédure d'appel d'offres lancée le 2 mai 2009, la Société Autostrade Per l'Italia est désignée attributaire d'un contrat de partenariat portant sur le financement, la conception, la réalisation, l'entretien, l'exploitation et la maintenance du dispositif nécessaire à la collecte, à la liquidation et au recouvrement de la taxe poids lourds nationale. Un consortium réunissant SFR, la S.N.C.F., Thales et Stéria et l'Italien Autostrade a été constitué pour créer la structure porteuse du projet : la SAS Ecomouv, immatriculée à Paris en mars 2011.

Le contrat de partenariat a été signé le 20 octobre 2011 entre l'État et la société Ecomouv. Or, à l'occasion des récentes manifestations, principalement en Bretagne, il est apparu que certaines clauses de ce contrat conféraient au prestataire des avantages sinon exorbitants de droit commun, du moins extrêmement favorables à son égard, laissant à penser que les intérêts de l'État n'avaient pas été au mieux pris en compte au moment de sa conclusion.

En effet, la rémunération annuelle d'Ecomouv s'élèverait à 230 millions d'euros quel que soit le produit estimé de la taxe, et les pénalités en cas de résolution du contrat de partenariat avoisineraient le milliard d'euros.

Aussi, compte tenu de l'importance des enjeux en présence, aussi bien sociaux, qu'environnementaux et financiers, il est proposé de créer une commission d'enquête qui serait à même d'éclairer la représentation nationale sur les conditions dans lesquelles l'État a opéré le choix de recourir à ce contrat de partenariat et à cette structure porteuse.

Cette commission devrait répondre en premier lieu aux questions portant sur les raisons qui ont conduit au choix d'une privatisation complète du dispositif, de la conception jusqu'au recouvrement de la taxe. Il conviendrait qu'elle s'interroge sur la création du consortium Ecomouv et les conditions d'entrée au capital des actionnaires.

La commission devrait également s'intéresser aux modalités de fixation de la rémunération du prestataire, à la part du risque supporté par ce dernier et plus généralement aux conditions d'exécution du contrat de partenariat (obligations du prestataire, contrôles opérés par l'État, historique des conditions de sortie du contrat, analyse du préjudice pour l'État de la non mise à disposition du dispositif).

D'un point de vue opérationnel, les membres de la commission d'enquête apprécieraient en outre l'état d'avancement des investissements réalisés par Ecomouv, la couverture du territoire, la mise à disposition opérationnelle du dispositif, ainsi que l'impact financier de la masse salariale depuis la création de la société Ecomouv.

Les auteurs vous proposent d'adopter la présente proposition de résolution.

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

Article unique

En application de l'article 51-2 de la Constitution, de l'article 6 de l'ordonnance n° 58-1100 du 17 novembre 1958 relative au fonctionnement des assemblées parlementaires et des articles 6 *bis* et 11 du Règlement du Sénat, il est créé une commission d'enquête composée de 21 membres sur les modalités du montage juridique et financier et l'environnement du contrat retenu *in fine* pour la mise en œuvre de l'écotaxe poids lourds.