



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

création

Question écrite n° 37201

Texte de la question

M. Rémi Delatte attire l'attention de M. le ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire, sur les conséquences de l'application de l'article 60 de la loi de finances pour 2009. En application du Grenelle de l'environnement, cet article instaure une taxe nationale sur les véhicules de plus de 3,5 tonnes qui empruntent le réseau routier national non concédé. Par ailleurs, il transpose la directive n° 2006/38/CE du 17 mai 2006 qui abaisse le seuil de 12 tonnes à 3,5 tonnes pour l'instauration d'un nouveau cadre communautaire relatif à la tarification de l'usage des infrastructures routières. Or cette taxe, qui a pour objectif de réduire l'impact environnemental du transport routier de marchandises, va inévitablement pénaliser les entreprises du bâtiment qui ne font pas de transports publics de marchandises et ne sont donc pas directement concernées par l'objectif du Grenelle tout en faisant rouler des véhicules de 3,5 à 12 tonnes sur ce réseau non concédé pour s'approvisionner, accéder ou livrer les chantiers. Il souhaiterait savoir si des mesures d'accompagnement sont prévues pour leur atténuer cette charge, qui, s'ajoutant à celles visant à financer le RSA ou le paritarisme, compromet encore un peu plus leur compétitivité.

Texte de la réponse

Plus de 40 % du transport routier de marchandises en France est assuré par des opérateurs dont l'activité principale n'est pas le transport routier, comme c'est le cas des entreprises du bâtiment. Or, ce transport « en compte propre » génère souvent plus de nuisances que le transport pour compte d'autrui, du fait de pratiques différentes dans l'optimisation des chaînes de transport, les choix d'approvisionnement ou la maîtrise des circuits logistiques. C'est dans le cadre de ce type de prestations, qui ne sont pas directement facturées, que résident les meilleures sources de réduction de la consommation de tonne-kilomètre routière. S'agissant de la taille des camions, la directive « Eurovignette II », actuellement en vigueur, fixe le seuil plancher au-delà duquel l'éco-redevance doit s'appliquer, à 3,5 tonnes de poids total autorisé en charge (PTAC). En revanche, il est prévu, comme l'impose la même directive, que l'éco-redevance varie en fonction du PTAC, et du nombre d'essieux et de la norme euro des poids lourds, à raison des dommages causés aux infrastructures par la catégorie correspondante. Enfin, l'introduction de l'éco-redevance ne devrait pas compromettre la compétitivité des entreprises françaises du bâtiment. S'agissant d'une activité non délocalisable, les entreprises oeuvrant sur notre territoire supporteront en effet les mêmes contraintes d'éco-redevance pour leurs approvisionnements de chantier qu'elles soient françaises ou étrangères.

Données clés

Auteur : [M. Rémi Delatte](#)

Circonscription : Côte-d'Or (2^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 37201

Rubrique : Impôts et taxes

Ministère interrogé : Écologie, énergie, développement durable et aménagement du territoire

Ministère attributaire : Écologie, énergie, développement durable et mer

Date(s) clé(s)

Date de signalement : Question signalée au Gouvernement le 10 novembre 2009

Question publiée le : 9 décembre 2008, page 10587

Réponse publiée le : 17 novembre 2009, page 10882