



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

création

Question écrite n° 43383

Texte de la question

M. Bernard Cazeneuve attire l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des transports sur la taxe applicable aux transports routiers de marchandises, issue du Grenelle de l'environnement et inscrite dans la loi de finances 2009. Le groupe socialiste souhaite promouvoir des objectifs environnementaux ambitieux et soutient qu'il est nécessaire de faire évoluer au plus vite nos infrastructures de transport. Toutefois, certaines mesures, notamment la taxe en question, doivent prendre en compte les réalités sociales, géographiques et économiques des territoires. Sans ces précautions, certaines zones, particulièrement les plus enclavées, ou certains secteurs d'activité, ne disposant pas de modes de transport alternatifs, pourraient être injustement pénalisés. Il souhaiterait dès lors, insister sur plusieurs points, afin de mettre en avant les particularismes bas-normands. Cette taxe concerne le transport de toutes les marchandises, que les professionnels disposent ou non d'une offre alternative. Les produits alimentaires sont périssables et nécessitent le plus souvent un transport sous température dirigée. À l'heure actuelle, aucun autre mode de transport, ne permet d'assurer les conditions d'hygiène, de traçabilité et de sécurité, qui s'imposent aux professionnels. Cette taxe sera redondante. Ainsi pour l'agroalimentaire, elle frappera le transport de la ferme à l'usine, puis de l'usine aux points de vente. Or, s'agissant de produits périssables, cette industrie ne s'approvisionne qu'en petite quantité. Il y aura donc un effet cumulatif, qui pénalisera certains secteurs plus que d'autres, en fonction des contraintes d'approvisionnement de chacun. À ce titre, il est important de noter que les secteurs d'activités les plus touchés, comme le secteur agroalimentaire, sont aussi des secteurs dont la rentabilité est faible et qui souffrent déjà largement de la concurrence des produits importés. Enfin, cette taxe pénalisera d'avantage certains territoires, du fait de leur enclavement et de la qualité des infrastructures de transport, notamment ferroviaires, qui permettent ou non d'envisager une diversification des modes de transport. Par ailleurs, cette taxe ne s'appliquera pas sur la totalité des réseaux routiers, créant ainsi des disparités entre les territoires. Dans ce contexte, il souhaite souligner, qu'au regard des textes, le réseau bas-normand sera fortement taxable. En conséquence, il souhaite que l'étude d'impact attendue, sur l'économie de la région, puisse prendre en compte l'ensemble de ces éléments. Au terme de ces études d'impact, il souhaite que le dispositif envisagé puisse s'adapter aux particularismes de certains territoires et de certains secteurs d'activité.

Texte de la réponse

Le principe de l'écoredevance applicable aux poids lourds est issu des conclusions du Grenelle de l'environnement. Il a été consacré par le vote quasi unanime du Parlement lors de l'examen en première lecture du projet de loi de programmation relatif à la mise en oeuvre du Grenelle de l'environnement discriminatoire aux transporteurs français et étrangers, contrairement à d'autres instruments fiscaux applicables au secteur du transport routier comme la taxe intérieure de consommation sur les produits pétroliers. Par ailleurs, la directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 1999 dite « Eurovignette » relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures exclut, sauf exceptions applicables aux véhicules d'urgence et assimilés, toute exonération ou modulation fondée sur la nature des marchandises transportées, sur le secteur économique bénéficiaire du transport ou sur les origines et destinations des trajets

ainsi que sur le pavillon du transporteur. L'objectif de l'éco-redevance est de modifier les pratiques des chargeurs en les incitant à moins et mieux utiliser le transport routier, à favoriser le report modal et à conduire à la réorganisation du système productif en vue de réduire les trajets à vide et d'optimiser les parcours. La tarification des poids lourds répond à une dynamique européenne motivée par une plus grande prise en compte des préoccupations environnementales et favorisée par le progrès des technologies du télépéage à grande échelle. L'ensemble des pays européens en sont déjà dotés ou travaillent à la mise en oeuvre de tels projets. Les travaux communautaires préparatoires à la nouvelle directive « Eurovignette III » visent à l'harmonisation et à l'amplification de ce mouvement dans les prochaines années.

Données clés

Auteur : [M. Bernard Cazeneuve](#)

Circonscription : Manche (5^e circonscription) - Socialiste, radical, citoyen et divers gauche

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 43383

Rubrique : Impôts et taxes

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(e)s

Question publiée le : 3 mars 2009, page 1990

Réponse publiée le : 16 juin 2009, page 5956