



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

création

Question écrite n° 43384

Texte de la question

M. Bernard Cazeneuve attire l'attention de M. le ministre de l'agriculture et de la pêche sur la taxe applicable aux transports routiers de marchandises, issue du Grenelle de l'environnement et inscrite dans la loi de finances pour 2009. Le groupe socialiste, auquel il appartient, 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. 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. De plus, 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 souffre déjà largement de la concurrence des produits importés. Enfin, cette taxe pénalisera davantage 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 et au regard de l'impact important de cette taxe sur le secteur agroalimentaire, il souhaite savoir dans quelle mesure le ministère de l'agriculture et de la pêche interviendra, pour mettre en avant les particularismes de certains secteurs d'activité et de certains territoires.

Texte de la réponse

Le principe de l'écotaxe poids lourds, qui devrait entrer en application en 2011, répond aux objectifs fixés dans le cadre du Grenelle de l'environnement et consacrés par l'adoption de la loi de programme dite « Grenelle I ». Cette écotaxe kilométrique, par nature, s'appliquera à l'identique aux transporteurs français et étrangers. Cela établit son caractère non discriminatoire. Dans ce cadre, la directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 1999, dite « Euro vignette II », relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures exclut formellement toute exonération ou modulation de ce type de taxes kilométriques qui seraient basée sur la nature des marchandises transportées, sur le secteur économique bénéficiaire du transport ou sur les origines et destinations des trajets - et a fortiori sur le pavillon du transporteur. Sur le plan économique, le surcoût moyen de l'écotaxe subi par le chargeur et, partant, par le consommateur sera de l'ordre de 0,5 % sur la valeur produit. L'objectif de l'écotaxe, tel qu'il ressort du Grenelle de l'environnement, est de

réorienter les pratiques des chargeurs. Il s'agit d'envoyer un signal-prix qui incite à moins et mieux utiliser le transport routier. Ce signal-prix, dans l'optique du Grenelle, ne vise pas qu'à inciter au changement d'un mode de déplacement vers un autre. Il doit aussi pousser à la réorganisation du système productif en vue d'une contraction de la demande de transport routier, en kilomètres sinon en tonnes. La réduction des trajets à vide, l'optimisation des parcours sont aussi des effets attendus à moyen et à long terme, bénéfiques et indispensables sous l'angle du développement durable. Enfin, le risque d'une distorsion de compétitivité sur le marché intérieur à l'encontre des produits français, soumis à l'écotaxe à toutes les étapes du processus de fabrication, face aux produits importés qui ne seraient taxés que sur leur trajet terminal, est fortement réduit. En effet, les autres pays européens, s'ils n'en sont déjà dotés, travaillent aujourd'hui à de tels projets de tarification. La nouvelle directive « Euro vignette III », en cours d'élaboration, visera à une amplification majeure de ce mouvement, avec un souci de convergence et de relative harmonisation.

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 : 43384

Rubrique : Impôts et taxes

Ministère interrogé : Agriculture et pêche

Ministère attributaire : Agriculture et pêche

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 3 mars 2009, page 1933

Réponse publiée le : 19 mai 2009, page 4840