



# ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

## développement durable

Question écrite n° 17700

### Texte de la question

Mme Valérie Rosso-Debord attire l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des transports sur les inquiétudes générées par le projet d'Eco-taxi dans les entreprises de transport. A l'issue du Grenelle de l'environnement, il a été décidé la mise en place d'une éco redevance sur les poids lourds. Cette taxe a pour objectif de faire payer les véhicules en transit sur le territoire national. Mais, les entreprises de transport craignent que ce prélèvement pénalise avant tout les transporteurs français effectuant la majorité de leurs prestations régionalement. L'écotaxe entraînerait une hausse de 12 centimes du kilomètre des coûts d'acheminement et de distribution des marchandises. Cette augmentation sera répercutée sur les clients et donc sur les consommateurs. En conséquence, elle lui demande qu'elles mesures compensatoires serait-il possible d'envisager pour que nos entreprises de transport restent compétitives.

### Texte de la réponse

L'instauration de l'écoredevance poids lourds est une décision majeure issue de la politique des transports élaborée au Grenelle de l'environnement. Elle figure dans la loi de programme relative à la mise en oeuvre du Grenelle de l'environnement adoptée à la quasi-unanimité par les deux assemblées. Son objectif est notamment de réorienter les pratiques des chargeurs en leur adressant un « signal-prix » afin de les inciter à mieux utiliser le transport routier et à avoir davantage recours aux modes alternatifs à la route. L'écotaxe ne peut être appliquée aux seuls véhicules en transit, ce qui constituerait une discrimination à leur encontre et serait contraire au traité de l'Union et à la directive dite « euro-vignette ». Compte tenu des hypothèses retenues à la fois sur son montant et sur le réseau sur lequel elle sera appliquée, le renchérissement du coût du transport lié à cette écotaxe devrait être en moyenne de 2 à 3 %. Compte tenu du coût du transport routier dans la production des biens consommés en France, on peut dès lors estimer que l'impact total de l'instauration de l'écotaxe sur les coûts de production est de l'ordre de 0,1 % à 0,5 %. Ce surcoût ne sera pas à la charge des transporteurs puisque la loi a retenu le principe de la répercussion de la taxe sur le prix du transport acquitté par les chargeurs. L'écoredevance s'appliquera de manière identique à tous les transporteurs, français et étrangers, en proportion de leur parcours sur le réseau soumis à la taxe. Cet instrument permet de mieux répartir l'effort entre tous les transporteurs, contrairement, par exemple, à la taxe intérieure sur les produits pétroliers dont arrivent à s'exonérer certains transporteurs étrangers qui utilisent des poids lourds munis de réservoirs de grande capacité. De façon plus globale, une dynamique européenne de tarification des poids lourds se met en place, motivée par la montée des préoccupations environnementales et rendue possible par le progrès des technologies du télépéage. Tous nos voisins ont, soit un système opérationnel, soit travaillent à de tels projets de tarification.

### Données clés

**Auteur :** [Mme Valérie Rosso-Debord](#)

**Circonscription :** Meurthe-et-Moselle (3<sup>e</sup> circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question** : 17700

**Rubrique** : Impôts et taxes

**Ministère interrogé** : Transports

**Ministère attributaire** : Transports

Date(s) clé(e)s

**Question publiée le** : 26 février 2008, page 1570

**Réponse publiée le** : 22 septembre 2009, page 9096