



# ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

## développement durable

Question écrite n° 19517

### Texte de la question

M. Albert Facon appelle l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des transports sur les inquiétudes générées par le projet d'écotaxe dans les entreprises de transport. À 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. Or, elle pénalisera avant tout les transporteurs français qui effectuent la majorité de leurs prestations régionalement. Le secteur des transports routiers de marchandises pour les régions Nord - Pas-de-Calais - Picardie est composé de 4 892 entreprises exposées à la concurrence internationale. Le transport routier français est déjà, dans le domaine fiscal et social, le plus pénalisé au plan communautaire. Cette nouvelle redevance entraînerait une augmentation de 12 centimes du kilomètre des coûts d'acheminement et de distribution des marchandises dans toutes les régions. Cette hausse de la fiscalité ne manquera pas d'avoir de lourdes conséquences sur un secteur déjà confronté à une crise économique et financière. Et au final, cette taxe sera répercutée aux clients et par voie de conséquence aux consommateurs. Elle sera donc inflationniste et pénalisante pour le pouvoir d'achat. Par conséquent, il lui demande quelles mesures compensatoires il entend prendre, afin que les entreprises de transport restent compétitives.

### Texte de la réponse

Conformément aux conclusions du Grenelle de l'environnement, le projet de redevance kilométrique consiste à faire payer aux poids lourds, au moyen de techniques modernes, l'usage du réseau routier national non concédé, actuellement gratuit, et des routes départementales ou communales susceptibles de subir un report significatif de trafic, sur la base de la distance réellement parcourue sur ces réseaux. Cette redevance permettra de faire mieux prendre en compte les coûts d'investissements et d'entretien du réseau par les transports routiers, qu'ils soient français ou étrangers. Elle a également pour but d'inciter à des changements de pratiques visant à ce que l'usage du mode routier ne soit pas un simple réflexe de facilité mais un choix raisonné et optimisé. Le renchérissement du coût du transport routier, qui dès lors ne devra pas être supporté par les transporteurs, mais par les chargeurs ou donneurs d'ordre, doit permettre d'inciter au choix d'un autre mode quand c'est possible, notamment pour les longues distances, à une réduction des déplacements à vide, à une meilleure répartition du trafic entre réseaux concédé et non concédé et à une optimisation des processus de production de biens en générant moins de transport. Il ne s'agit donc pas de taxer seulement le trafic de transit, ce qui d'ailleurs serait contestable en droit, cette pratique pouvant être considérée comme discriminatoire à l'égard de certaines catégories de transporteurs. Les grands principes de cette taxe seront définis dans un texte de loi, dont le projet est en cours d'achèvement. Le débat parlementaire sur ce sujet sera l'occasion d'évoquer les modalités d'application de la taxe. Ce texte comportera en particulier une clause permettant aux sociétés de transport de répercuter sur leurs donneurs d'ordre le montant de la redevance qu'ils auront acquittée.

### Données clés

**Auteur :** [M. Albert Facon](#)

**Circonscription :** Pas-de-Calais (14<sup>e</sup> circonscription) - Socialiste, radical, citoyen et divers gauche

**Type de question** : Question écrite

**Numéro de la question** : 19517

**Rubrique** : Impôts et taxes

**Ministère interrogé** : Transports

**Ministère attributaire** : Transports

Date(s) clé(e)s

**Question publiée le** : 25 mars 2008, page 2541

**Réponse publiée le** : 24 juin 2008, page 5481