



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

création

Question écrite n° 34363

Texte de la question

M. Gilles d'Ettore 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 le projet de taxe nationale sur les véhicules de transports de marchandises, qui vise l'ensemble des camions de plus de 3,5 tonnes qui empruntent le réseau routier national non concédé, soit environ 10 000 kilomètres de voies, dans le cadre de la mise en oeuvre du Grenelle de l'environnement. L'objectif de cette taxe de réduire l'impact environnemental du transport routier est compris par tous, mais elle pourrait pénaliser les entreprises du bâtiment qui n'utilisent pourtant le réseau routier que de manière marginale, pour s'approvisionner en matériaux et livrer ou accéder à leurs chantiers. Le secteur du bâtiment, qui connaît actuellement un ralentissement de son activité, se verrait touché par une taxe qui vise avant tout le transport routier. Aussi, il lui demande si des modulations de seuil de tonnages sont envisagées dans la mise en oeuvre de la taxe nationale sur les véhicules de transport de marchandises.

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, 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. Gilles d'Ettore](#)

Circonscription : Hérault (7^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 34363

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)

Question publiée le : 4 novembre 2008, page 9441

Réponse publiée le : 8 décembre 2009, page 11707