



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

création

Question écrite n° 36063

Texte de la question

M. Jean-Marie Morisset appelle 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 la mise en place d'une taxe nationale sur les véhicules de transport de marchandises, incluse dans le projet de loi de finances 2009. L'article 60 dudit projet vise l'ensemble des camions de plus de 3,5 tonnes qui empruntent le réseau routier national non concédé, actuellement gratuit, et les routes départementales ou communales, soit environ 10 000 kilomètres de voies, dans le cadre de la mise en oeuvre du Grenelle de l'environnement. Les entreprises du bâtiment, qui n'utilisent le réseau routier que de manière marginale, se trouveraient ainsi pénalisées pour s'approvisionner en matériaux et livrer ou accéder à leurs chantiers. Venant s'ajouter à la taxe pour le financement du RSA, à la prime transport envisagée, au prélèvement de 0,15 % sur la masse salariale des entreprises de moins de 10 salariés pour financer le paritarisme, à la contribution de 2 % sur l'épargne salariale et à la pénalité de 1 % en l'absence d'accord relatif à l'emploi des seniors prévu par le PLFSS pour 2009, cette nouvelle taxe ne manquerait pas de susciter un vif mécontentement chez les entrepreneurs du bâtiment dont l'activité connaît un brutal ralentissement à l'heure actuelle et pour les mois à venir. Aussi, il lui demande de bien vouloir lui indiquer si le seuil des 3,5 tonnes peut être relevé à 12 tonnes, sur le modèle de la taxe existant déjà en région d'Alsace.

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. Jean-Marie Morisset](#)

Circonscription : Deux-Sèvres (3^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 36063

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 : 25 novembre 2008, page 10090

Réponse publiée le : 8 décembre 2009, page 11707