



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

écotaxe sur les poids lourds

Question écrite n° 74542

Texte de la question

M. Michel Vergnier attire l'attention de M. le ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat, sur l'impact économique de la taxe transport en Creuse. Les conséquences économiques de "l'écotaxe poids lourds" pour les entreprises dont l'activité de distribution locale, qui reste bien différente de celle du transport de marchandises, sont dramatiques voire néfastes pour notre économie locale. En effet, les grossistes-distributeurs qui assurent la distribution locale n'ont pas d'alternative à la route pour travailler. En évitant de multiplier les transports individualisés, leurs tournées apportent des solutions logistiques écologiques qui minimisent les impacts. Ces activités sont nécessaires à la vitalité économique de tous les territoires et particulièrement celui de la Creuse. Il lui demande donc quelles dispositions ont été envisagées afin de tenir compte des particularismes de chaque territoire. Il souhaite savoir si l'impact de cette taxe sur la compétitivité des entreprises et sur l'emploi en Creuse a été évalué. Il lui demande enfin si une étude d'impact a été mise en place pour évaluer les conséquences de cette rupture d'égalité entre les territoires, qui constitue une entrave à la concurrence.

Texte de la réponse

L'objectif de l'écoredevance est de donner un signal prix à l'économie sur le véritable coût du transport routier de marchandises et non uniquement de favoriser le transfert vers d'autres modes de transport. À ce titre, une des questions liées au besoin réel de transport dans notre économie est celle du délicat équilibre entre transport, stocks et distribution. Il est donc impératif que ce maillon du transport de marchandises soit aussi concerné par l'écoredevance. Néanmoins, les débats parlementaires sur la loi de finances pour 2009, qui a défini les caractéristiques de l'écoredevance poids lourds, ont longuement porté sur les effets sur l'économie locale. C'est ainsi que l'extension de l'écoredevance au réseau local a été strictement limitée au cas de « report significatif » de trafic dû aux péages existants ou à l'écoredevance. L'analyse de la situation particulière de chaque département au regard de ce critère a conduit à ne proposer aucune route dans le département de la Creuse, sur un total de 5 000 kilomètres de réseau local. Enfin, l'homogénéité de l'application des différents critères au niveau national, nécessaire du fait du caractère fiscal de l'écoredevance, est une garantie contre une éventuelle rupture d'égalité entre les territoires. Les premiers éléments d'appréciation de ces impacts au niveau régional seront diffusés dans le rapport au Parlement sur l'écoredevance poids lourds nationale.

Données clés

Auteur : [M. Michel Vergnier](#)

Circonscription : Creuse (1^{re} circonscription) - Socialiste, radical, citoyen et divers gauche

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 74542

Rubrique : Impôts et taxes

Ministère interrogé : Écologie, énergie, développement durable et mer

Ministère attributaire : Écologie, énergie, développement durable et mer

Date(s) clé(e)s

Question publiée le : 23 mars 2010, page 3228

Réponse publiée le : 15 juin 2010, page 6632