



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

transport de marchandises

Question écrite n° 93602

Texte de la question

M. Marcel Bonnot appelle l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des transports sur le projet d'écotaxe visant le transport de marchandises. Dans le contexte de crise actuelle, cette nouvelle taxe pénalisera sans aucun doute les PME et PMI de ce secteur. Sans contester la pertinence du Grenelle de l'environnement, il souhaite connaître les solutions envisagées pour concilier les impératifs écologiques et de compétitivité économique.

Texte de la réponse

Parmi les solutions mises en place pour concilier impératifs écologiques et compétitivité économique, le principe choisi d'une taxe kilométrique qui s'appliquera à l'usager de la route quel qu'il soit garantit une équité entre les différents acteurs du secteur que n'apportent pas, par exemple, les taxes sur les produits pétroliers qui dépendent du lieu d'approvisionnement. Par ailleurs, l'application de la répercussion de l'écoredevance sur les chargeurs en pied de facture permettra l'intégration de ce surcoût de façon transparente dans les résultats des entreprises de transports. Le principe de cette écoredevance a été posé dans la loi du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en oeuvre du Grenelle de l'environnement. De plus, le projet de loi de finances pour 2009 comporte des dispositions rendant obligatoire cette répercussion et introduit des pénalités à l'encontre des chargeurs qui s'y refuseraient. Les modalités d'application en ont été précisées dans un rapport remis en juin dernier par un groupe de travail réunissant les chargeurs, les transporteurs et les services de l'administration. Le décret formalisant ces modalités sera présenté prochainement au Conseil d'État. En outre, la définition du réseau taxable prend en compte les effets sur l'économie. Ainsi, concernant plus particulièrement le département du Doubs, la route nationale 57 entre Besançon et Jougne a été exonérée de taxation en raison de son faible trafic (décret n° 2009-1588 du 18 décembre 2009 relatif à la consistance du réseau routier national non soumis à la taxe nationale sur les véhicules de transport de marchandises) et le réseau local a été limité à la RD 673 entre Besançon et le Jura pour limiter le report de trafic en provenance de l'A36. En parallèle de l'écoredevance, le décret autorisant la circulation des poids-lourds à 44 tonnes, annoncé par le Président de la République, a été publié au Journal officiel le 18 janvier dernier. Ce décret permet dès maintenant de transporter les produits agricoles et agroalimentaires jusqu'à 44 tonnes, ce qui améliorera la compétitivité de ce secteur fragile. Cette mesure sera étendue à l'ensemble du transport routier de marchandises au moment de la mise en place de l'« écotaxe poids lourds », pour maintenir le développement des transports ferroviaires et fluviaux. Elle aura un effet positif sur l'économie, tout en préservant l'environnement, avec une réduction des émissions de CO₂ estimée à 100 000 tonnes par an. Afin de préserver le patrimoine routier de l'État et des collectivités, le dispositif prévoit que les poids-lourds devront être équipés d'un sixième essieu, de façon progressive jusqu'en 2019, pour pouvoir bénéficier de l'autorisation de circulation à 44 tonnes.

Données clés

Auteur : [M. Marcel Bonnot](#)

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

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 93602

Rubrique : Transports routiers

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(e)s

Question publiée le : 16 novembre 2010, page 12439

Réponse publiée le : 8 mars 2011, page 2335