

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

29 mai 2019

## LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1974)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

**AMENDEMENT**

N° 2436

présenté par

M. Wulfranc, Mme Bello, M. Brotherson, M. Bruneel, Mme Buffet, M. Chassaing,  
M. Dharréville, M. Dufègne, Mme Faucillon, M. Jumel, Mme Kéclard-Mondésir, M. Lecoq,  
M. Nilor, M. Peu, M. Fabien Roussel et M. Serville

-----

**ARTICLE ADDITIONNEL****APRÈS L'ARTICLE 1ER B, insérer l'article suivant:**

Après le chapitre I<sup>er</sup> du titre X du code des douanes, il est inséré un chapitre I<sup>er bis</sup> ainsi rédigé :

« Chapitre I<sup>er bis</sup> : Redevance additionnelle sur les coûts externes pour le transport de marchandises

« Art. 269. – Il est créé une redevance additionnelle sur les coûts externes prenant en compte la pollution de l'air et le bruit.

« Cette redevance additionnelle est perçue sur le réseau routier sur lequel s'applique la taxe nationale sur les véhicules de transport de marchandises définies à l'article 270 et sur le réseau routier soumis à un péage de concession.

« Le montant de la redevance additionnelle sur les coûts externes est calculé conformément aux dispositions de l'annexe 3 *bis* de la Directive européenne 2011/76 du 27 septembre 2011 relative à la redevance des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures.

« Le taux de cette redevance additionnelle est déterminé chaque année par un arrêté conjoint des ministres chargés des transports et du budget. »

« Art. 270. – I. – Le réseau routier mentionné à l'article 269 est constitué par :

« 1° Les autoroutes et routes situées sur le territoire métropolitain, et appartenant au domaine public routier national défini à l'article L. 121-1 du code de la voirie routière, à l'exception des sections d'autoroutes et routes soumises à péages ;

« 2° Les routes appartenant à des collectivités territoriales, lorsque ces routes supportent ou sont susceptibles de supporter un report significatif de trafic en provenance des routes mentionnées au 1° du présent I.

« II. – Un décret fixe la liste des routes et autoroutes mentionnées au 1° du I.

« III. – Un décret fixe la liste des routes mentionnées au 2° du I, après avis des assemblées délibérantes des collectivités territoriales qui en sont propriétaires.

« Cette liste est révisée selon la même procédure, sur demande des collectivités territoriales, en cas d'évolution du trafic en provenance du réseau taxable. »

« Art. 271. – Les véhicules de transport de marchandises mentionnés à l'article 269 s'entendent des véhicules à moteur dont le poids total autorisé en charge est supérieur à trois tonnes et demie ainsi que des ensembles de véhicules dont le véhicule tracteur a un poids total autorisé en charge supérieur à trois tonnes et demie.

« Art. 272. – Le montant de la redevance d'utilisation de l'infrastructure routière sur le réseau mentionnée à l'article 270 est calculée conformément aux dispositions de la Directive européenne 2011/76 du 27 septembre 2011 relative à la redevance des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures. »

## EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à introduire dans les péages supportés par les véhicules routiers de marchandises la prise en compte d'externalités de ce transport. Sur le réseau routier concédé, cette prise en compte pourrait s'appliquer dès maintenant et indépendamment de la mise en œuvre de péages d'utilisation sur le réseau non concédé. En effet, la Directive Eurovignette 3 du 27 septembre 2011 permet aux États d'introduire dans les péages routiers des poids lourds une prise en compte de coûts externes concernant la pollution de l'air et le bruit. Le Gouvernement français a soutenu les dispositions de cette directive, regrettant d'ailleurs que cette directive n'aille pas plus loin dans la prise en compte des externalités du transport routier.

Le présent amendement vise donc à permettre d'appliquer en France les dispositions prévues dans cette directive européenne et à orienter les recettes liées à cette redevance vers les transports alternatifs aux routiers. Dans un premier temps elle ne pourra s'appliquer que sur le réseau national concédé.

Il est important de signaler que cette taxe additionnelle n'handicamera pas le pavillon routier français puisqu'elle sera exigible à tous les transporteurs empruntant le réseau routier français concerné. Cette internalisation permettra, en appliquant le principe de pollueur-payeur, de réduire les distorsions de concurrence dont bénéficient aujourd'hui les transports les plus polluants, dont la route. En effet, les coûts très importants engendrés par les externalités de ce mode de transports (la pollution de l'air à elle seule coûte 101 milliards d'euros et 48 000 décès prématurés par an en France) sont actuellement supportés par le contribuable via notamment la Sécurité Sociale.

De plus, en majorant le coût du transport, de fournir un signal prix qui modifiera le choix des chargeurs sur le type de transport retenu. Elle contribuera ainsi à une évolution de la part modale.

Enfin, elle favorisera l'optimisation des pratiques et réduira la demande en transport (optimisation des circuits logistiques, amélioration des coefficients de chargement, etc.). A titre indicatif, les produits de cette redevance seraient de l'ordre de 130 millions d'euros (environ 1ct du véhicule/km). Ce montant est très loin des impacts financiers des externalités des transports, mais l'introduction de ce principe aurait pour avantage de commencer à permettre la prise en compte des externalités dans les redevances d'utilisation des infrastructures de transport.