

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

3 octobre 2019

PLF POUR 2020 - (N° 2272)

Rejeté

**AMENDEMENT**

N° I-CF328

présenté par

M. Charles de Courson, Mme Dubié, M. Molac, Mme Pinel et M. Pupponi

-----

**ARTICLE ADDITIONNEL****APRÈS L'ARTICLE 19, insérer l'article suivant:**

Au titre II du code de la voirie routière, il est créé un chapitre IV ainsi rédigé :

« Chapitre IV : Redevance kilométrique poids lourds »

« Article L.124-1. Les véhicules qui empruntent le réseau routier national non concédé et des voies des collectivités territoriales susceptibles de subir un report de trafic, et dont le poids total autorisé en charge est supérieur ou égal à 3,5 tonnes, peuvent être soumis, dans les conditions fixées par décret en Conseil d'État, à une redevance pour service rendu, appelée redevance kilométrique poids lourds, ayant pour objet de couvrir les coûts de service d'entretien structurel des chaussées du domaine public routier national.

« Article L.124-2. La redevance mentionnée à l'article L.124-1 est due par le propriétaire du véhicule. Toutefois, lorsque le véhicule fait l'objet d'un contrat de crédit-bail, d'un contrat de location ou de tout autre type de contrat de mise à disposition de l'usage de véhicule, la redevance est due par l'utilisateur désigné dans ce contrat. Le bailleur demeure solidairement responsable du paiement de la redevance ainsi que, le cas échéant, de la majoration de retard applicable.

« Article L.124-3. Le réseau soumis à la redevance prévue à l'article L.124-1 est constitué d'axes du réseau routier national défini à l'article L.121-1, dont la liste est déterminée par décret en Conseil d'État. Cette liste ne comprend pas les sections d'autoroutes et routes du réseau routier national soumises à péages.

« Article L.124-4. Le montant de la redevance est proportionné à la distance d'utilisation du réseau routier défini à l'article L.124-3. Son montant est modulé en fonction des caractéristiques des véhicules, en particulier des dommages causés aux infrastructures.

« Article 124-5. Le produit de la redevance est versé à l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France. L'État rétrocèdera aux collectivités territoriales le produit de la taxe correspondant aux sommes perçues pour l'usage du réseau routier dont elles sont propriétaires, déduction faite des coûts exposés y afférents.»

---

## EXPOSÉ SOMMAIRE

Cette disposition vise à introduire le principe d'une redevance d'utilisation de l'infrastructure routière, pour les poids lourds, sur le réseau national non concédé et les itinéraires alternatifs du réseau géré par les collectivités locales, dans le cadre des dispositions de la Directive Eurovignette 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures modifiée par la directive 2011/76 du 27 Septembre 2011.

Dans ses considérants, cette directive indique que « Dans le secteur des transports routiers, les péages, calculés comme des redevances d'utilisation des infrastructures fondées sur la distance, constituent un instrument économique équitable et efficace pour réaliser une politique des transports durable, puisqu'ils sont directement liés à l'utilisation de l'infrastructure. »

La perception de l'usage de l'infrastructure en fonction de la distance parcourue a déjà été mis en place avec succès dans de nombreux pays européens : Allemagne, Autriche et récemment la Belgique.

Cette disposition vise à :

- Assurer la couverture des coûts d'usage du réseau routier non concédé par tous les poids lourds (donc y compris étrangers), selon le principe d'équité de l'utilisateur-payeur ;
- Prendre en compte une partie des surcoûts engendrés par la généralisation des poids lourds de 44 tonnes, estimé sur l'entretien annuel du réseau routier à environ 450 millions d'€ par le CGEDD. Ce surcoût est porté aujourd'hui injustement par l'ensemble de la collectivité ;
- Réduire la demande, optimiser le transport routier de marchandises et favoriser le report modal.

Le système de vignette temporelle initialement proposé ne tient, par définition, pas compte du nombre de kilomètres effectivement parcourus par les transporteurs et constitue donc un frais fixe que les transporteurs cherchent à optimiser. *A contrario*, la redevance kilométrique incite les transporteurs à diminuer le nombre de kilomètres parcourus sur la route et les incite à recourir à des modes de transports alternatifs.

La redevance permet aussi d'obtenir des recettes plus importantes et plus fidèles au réel coût d'usure engendré par le trafic des poids lourds sur nos routes.

Rappelons enfin que la part croissante du transport routier est non seulement incompatible avec nos engagements climatiques, mais impacte également trop fortement l'aménagement du territoire puisqu'il justifie la multiplication de projets de rocade ou de dédoublement des voies ce qui n'est pas sans conséquence sur les finances publiques. Il est donc important d'envoyer un signal fort pour accélérer le report modal que le Gouvernement appelle de ses vœux.