



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

transport de marchandises

Question écrite n° 68390

Texte de la question

Après la multiplication des accidents de la route dans les tunnels autoroutiers, M. André Aschieri appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur la responsabilité du dumping sur les coûts du transport routier dans ces accidents. Combiné à une intermodalité et à un aménagement du territoire pas toujours efficient, ce dumping est bien réel. Ainsi, le coût du transport d'un fret voyageant dans un camion est celui de l'amortissement du camion et du salaire du chauffeur mais pas de la dégradation de la route contrairement au voyage par train où tous les coûts sont cumulés. Face à l'aberration de cette situation il lui demande de lui indiquer son sentiment sur cette question.

Texte de la réponse

En ce qui concerne la prise en compte de la dégradation de la chaussée par les poids lourds, la taxe spéciale sur certains véhicules, dite « taxe à l'essieu », vise précisément à intégrer, dans les coûts du transport, celui des dégâts liés à la circulation sur la voie publique des camions et semi-remorques. Jusqu'au 31 décembre 1998, la taxe à l'essieu ne s'appliquait qu'à des poids lourds de 16 tonnes et plus, les autres véhicules demeurant assujettis à la vignette. En outre, ses tarifs étaient restés inchangés depuis 1971 alors que, depuis, les prix à la consommation avaient quadruplé. Transposant la directive européenne d'harmonisation fiscale n° 93/89/CEE du 25 octobre 1993, remplacée par la directive n° 1999/62/CE du 17 juin 1999 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, la loi n° 98-548 du 2 juillet 1998 a refondu le champ d'application et les barèmes de la taxe à l'essieu. Les hausses qui en ont résulté proviennent de l'ajustement des tarifs aux taux minimaux communautaires de taxation et, davantage encore, de la suppression de diverses réductions. Comme le permet la directive, les barèmes de la taxe ont été modulés en faveur des poids lourds dont les effets sur la chaussée sont relativement modérés : véhicules à suspension pneumatique et, à tonnage égal, camions ou semi-remorques dont le nombre d'essieux est le plus élevé. Une réduction forfaitaire de 75 % sur les tarifs de la taxe a été maintenue en faveur des opérateurs qui utilisent le système combiné rail-route. Le rééquilibrage modal, qui figure dans les orientations du Livre blanc relatif à la politique européenne des transports à l'horizon 2010, constitue une préoccupation majeure du Gouvernement dans sa politique des transports. En effet, celle-ci est fondée sur la complémentarité entre la route et les modes alternatifs et la recherche d'une meilleure efficacité. Le Gouvernement vient d'ailleurs de se doter de nouveaux outils de financement intermodaux : il s'agit du « pôle alpin » et du fonds intermodal créés par la loi sur la sécurité des infrastructures. De plus, le Gouvernement a décidé de faire porter aux poids lourds leur juste part du coût de la sécurité en augmentant les tarifs poids lourds des tunnels transalpins de 11 à 18 % dès 2002 et de 10 % supplémentaires d'ici à 2005.

Données clés

Auteur : [M. André Aschieri](#)

Circonscription : Alpes-Maritimes (9^e circonscription) - Radical, Citoyen et Vert

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 68390

Rubrique : Transports routiers

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 5 novembre 2001, page 6279

Réponse publiée le : 25 mars 2002, page 1687