



# ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

## décentralisation

Question écrite n° 24285

### Texte de la question

M. Yvan Lachaud attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer sur le financement des infrastructures de transport. Les collectivités locales, dans le cadre de la décentralisation, vont probablement se voir transférer la responsabilité de tout ou partie du réseau routier national. Afin de pérenniser les ressources consacrées à l'entretien et à l'amélioration des moyens de transport notamment routiers, certaines grandes fédérations préconisent la création de fonds régionaux d'aménagement et de développement des infrastructures de transport qui pourraient être financés par l'affectation d'une partie de la TIPP (taxe intérieure sur les produits pétroliers). Il lui demande de lui indiquer sa position sur un tel projet.

### Texte de la réponse

Une bonne utilisation des réseaux routiers conduit à imputer aux usagers les coûts que leur circulation génère, c'est-à-dire que chaque usager doit supporter les coûts qu'il fait subir aux autres usagers de la route et à la collectivité, qu'il s'agisse des coûts directs (entretien, exploitation, développement) ou des coûts externes (sécurité, environnement). L'imputation de ces coûts doit être d'une part, économiquement efficace afin d'infléchir les comportements des usagers (changements d'itinéraires, de mode de transport ou de période de déplacement) et d'autre part, socialement acceptable, c'est-à-dire comprise et admise par les usagers comme étant la contrepartie d'un service rendu, d'un avantage direct ou d'une nuisance tels le bruit et la pollution que la collectivité doit compenser. Comme l'a souligné le rapport d'audit sur les grands projets d'infrastructures réalisé par le Conseil général des ponts et chaussées (CGPC) et l'Inspection générale des finances (IGF), c'est en priorité sur les usagers qui ne payent pas intégralement leurs coûts qu'un accroissement des prélèvements devrait être envisagé. Or, les poids lourds ne couvrent pas leurs coûts en moyenne sur le réseau non concédé alors qu'ils les couvrent sur le réseau à péage. C'est en ce sens qu'est examinée l'idée d'un prélèvement kilométrique sur les poids lourds sur une partie du réseau routier national. Des travaux de réflexion préliminaires ont été confiés au CGPC et à l'IGF. Les résultats actuels incitent à la prudence. L'avancement de ce dossier en Allemagne est examiné avec une grande attention. La très grande difficulté de mise en oeuvre d'un tel dispositif est évidente. Seules d'autres expertises plus poussées pourront permettre de réduire, voire de lever les incertitudes actuelles en particulier sur les frais de gestion et de contrôle. Si l'effet d'une telle mesure était d'affaiblir la compétitivité de nos territoires et de nos entreprises, elle serait dépourvue de sens. L'enjeu de fond est le renforcement de l'attractivité de nos territoires et en particulier des plus périphériques. C'est là tout le sens des décisions prises par le Gouvernement lors du comité interministériel pour l'aménagement du territoire du 18 décembre 2003.

### Données clés

**Auteur :** [M. Yvan Lachaud](#)

**Circonscription :** Gard (1<sup>re</sup> circonscription) - Union pour la Démocratie Française

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 24285

**Rubrique** : État

**Ministère interrogé** : équipement, transports et logement

**Ministère attributaire** : équipement, transports et logement

Date(s) clé(s)

**Question publiée le** : 8 septembre 2003, page 6874

**Réponse publiée le** : 16 mars 2004, page 2056