



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

politique des transports

Question écrite n° 62813

Texte de la question

M. Jean-Christophe Lagarde attire l'attention de Mme la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie sur le péage de transit poids lourds visant à remplacer le dispositif écotaxe. Etant donné que le trafic de l'ex-route nationale 2 ne dépasse pas les seuils des 2 500 poids lourds par jour, celle-ci échappe à l'application du péage de transit. Or, contrairement à l'objectif de réduction de la circulation des poids lourds, ces derniers risquent d'emprunter l'ex-RN2 afin d'éviter les péages sur l'A1, ce qui entraînera inévitablement une densification du trafic. Dès lors, les problèmes récurrents concernant la sécurité, le bruit, la pollution, les encombrements s'en trouveront aggravés. En effet, l'environnement urbain actuel de l'ex-RN2 n'est pas propice à un trafic intensif de poids lourds, puisque de nombreux commerces, un lycée et l'accès au parc des Expositions du Bourget se trouvent à proximité. Ainsi, il paraît nécessaire d'intervenir pour que l'ex-RN2 soit intégrée dans la liste des voies soumises au péage de transit poids lourds, soit par abaissement du seuil de trafic, soit par « exception » du fait de l'exigence des contrats de développement territorial et du Grand Paris. C'est pourquoi il lui demande quelles mesures elle entend prendre pour répondre à la situation particulière de l'ex-RN2.

Texte de la réponse

L'État a été confronté à des difficultés insurmontables dans la mise en œuvre de l'écotaxe, même aménagée après le travail de mise à plat et de concertation des commissions parlementaires. C'est au terme d'un long processus de travail, que le Gouvernement a pris la décision de suspendre sine die ce dispositif car il suscitait de l'incompréhension, et les difficultés posées par sa mise en œuvre technique créaient un sentiment d'injustice. L'objectif du Gouvernement était d'appliquer les principes de l'utilisateur-payeur et du pollueur-payeur. Pour atteindre cet objectif un consensus sur ses modalités d'application était indispensable. Or, le mécanisme de répercussion qui accompagnait le « péage de transit poids lourds » faisait peser la taxe sur toute la chaîne de production alors même que cette répercussion était difficilement applicable. Néanmoins, le Gouvernement reste attaché au principe dit de « l'utilisateur-payeur » comme source de financement des infrastructures. Ce principe est un élément d'accord avec les fédérations professionnelles de transport routier qui reconnaissent la nécessaire participation financière que les transporteurs doivent apporter à l'entretien des infrastructures de la France. Le transport routier de marchandise est vital pour l'économie, que ce soit en termes de volume ou de desserte des territoires. Pour autant, la route est une ressource qui doit être préservée. Il faut donner une visibilité sur le développement du réseau routier, son entretien et son amélioration. C'est pourquoi, le Gouvernement a constitué un groupe de travail pour étudier les solutions alternatives à l'écotaxe. Dans un premier temps, afin de répondre aux besoins de financement des infrastructures, une hausse de 4 centimes de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) a été décidée et s'applique aux poids lourds depuis le 1er janvier 2015. Au terme de 6 mois de travail et d'échanges contradictoires avec les parties, le Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) a remis un rapport qui a fait l'objet d'une présentation et d'un débat au Conseil national de la transition écologique le 21 juillet. Compte tenu des conclusions du groupe de travail, il a été décidé de maintenir la hausse de 4 centimes de la TICPE applicable aux transporteurs routiers. En effet, il s'agit d'une contribution qui, s'appuyant sur une fiscalité existante,

présente l'avantage d'être simple et d'avoir un faible taux de recouvrement. La TICPE a par ailleurs un système de répercussion éprouvé (l'indexation gazole). Une partie des poids lourds étrangers (22 %) acquitte cette taxe avec leurs achats de carburants en France. La question du financement des infrastructures de transport reste une priorité du Gouvernement, d'autant plus que ces infrastructures sont moteur de croissance et d'emploi et facteur d'attractivité des territoires. En effet, il est nécessaire de se donner les moyens d'une politique des transports ambitieuse, notamment pour moderniser et entretenir le réseau routier national, dont la qualité se dégrade, et accompagner le transport de marchandises.

Données clés

Auteur : [M. Jean-Christophe Lagarde](#)

Circonscription : Seine-Saint-Denis (5^e circonscription) - Union des démocrates et indépendants

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 62813

Rubrique : Transports

Ministère interrogé : Écologie, développement durable et énergie

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [5 août 2014](#), page 6590

Réponse publiée au JO le : [19 janvier 2016](#), page 607