



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

transport de marchandises

Question au Gouvernement n° 2043

Texte de la question

TAXE POIDS LOURDS

M. le président. La parole est à M. Joël Giraud.

M. Joël Giraud. Ma question s'adresse à M. le secrétaire d'État aux transports.

Il y a quelques semaines, a été présenté le dispositif qui remplacera l'écotaxe et qui se fonde sur des règles plus équitables et moins pénalisantes pour les petits transporteurs et les circuits courts.

Ce péage de transit poids lourds, qui concernera une partie du réseau des routes nationales et locales à fort trafic, devrait rapporter à l'AFIT 550 millions d'euros par an contre les 1,1 milliard d'euros qu'aurait rapportés l'écotaxe ; de ce produit dépendent de nombreux projets d'infrastructures.

Partout où elle est instaurée en Europe, l'écotaxe se paie sur autoroutes et routes rapides. C'est le cas par exemple en Autriche, où les poids lourds paient en moyenne 22 centimes par kilomètre sur les autoroutes, contre 11 centimes en France.

La privatisation du réseau autoroutier français s'est faite dans des conditions très discutables, que nous n'avons pas oubliées. En 2005, l'État a encaissé 15 milliards d'euros, dont 4,7 seulement ont été attribuées à l'AFIT, qui se voyait ainsi privée de sa rente annuelle, que devait venir compenser l'écotaxe.

Les sociétés d'autoroutes seront doublement bénéficiaires de ce péage de transit. D'une part, la facturation de l'usage de routes auparavant gratuites fera se reporter une part significative du trafic sur les sections à péage. Quitte à payer 13 centimes le kilomètre sur une nationale qui roule mal, autant passer par l'autoroute et son péage privé. D'autre part, les sociétés habilitées de télépéage qui fournissent le boîtier embarqué sont des filiales des sociétés d'autoroutes. Le double jackpot en quelque sorte. Ces sociétés ne cachent pas par ailleurs les bénéfices retirés de la « braderie » de 2005, et se disent prêtes à participer au système en échange de l'allongement de la durée de leurs concessions. Quelle générosité !

C'est à l'État de fixer les nouvelles règles pour que le système fonctionne et qu'il soit juste. Il faut absolument commencer par ponctionner les autoroutes qui sont des déviations de routes écotaxées. De la même manière, les nouveaux itinéraires écotaxés devront concerner les routes rapides et autoroutes parallèles de sorte que l'argument du déséquilibre économique de la concession ne soit pas opposable.

Ma question est simple : quand la France franchira-t-elle le pas franchi par ses voisins européens en taxant les autoroutes et les flux internationaux qui ont le plus d'impact sur notre environnement ? (*Applaudissements sur les bancs des groupes RRDP et écologiste et sur quelques bancs du groupe SRC.*)

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État chargé des relations avec le Parlement.

M. Jean-Marie Le Guen, *secrétaire d'État chargé des relations avec le Parlement*. Je vous prie tout d'abord, monsieur le député, d'excuser l'absence de Frédéric Cuvillier, actuellement au Sénat pour l'examen du projet de loi de réforme ferroviaire.

M. Marc Le Fur. Et Mme Royal ?

M. Jean-Marie Le Guen, *secrétaire d'État*. Le péage de transit poids lourds sera instauré sur les itinéraires de grand transit qui supportent déjà un trafic supérieur à 2 500 poids lourds par jour. Ces itinéraires, vous le savez, représentent 4 000 kilomètres du réseau routier national et certaines routes alternatives départementales au lieu des 15 000 kilomètres qui étaient initialement prévus.

Le transport de proximité ne sera pas concerné. Les poids lourds de plus de 3,5 tonnes le seront, mais avec des exonérations, pour les véhicules agricoles ou les véhicules dédiés à la collecte de lait par exemple. Tout cela marchera à blanc pendant six mois de façon à se mettre en place.

Parallèlement, nous allons lancer une nouvelle discussion avec la société Ecomouv'. Je n'ai pas besoin de rappeler ici les conditions dans lesquelles tout cela a été réalisé, puis contesté dans le pays.

Vous évoquez les autoroutes pour compléter les recettes que nous attendions de l'écotaxe. C'est une piste à laquelle nous réfléchissions, mais les autoroutes sont déjà soumises à un péage. Nous avons aussi un certain nombre de contraintes avec la directive européenne Eurovignette. Néanmoins, la ministre de l'écologie et les sociétés d'autoroutes entreront en contact pour aller, peut-être, dans le sens de ce que vous préconisez.
(*Applaudissements sur quelques bancs du groupe RRDP.*)

Données clés

Auteur : [M. Joël Giraud](#)

Circonscription : Hautes-Alpes (2^e circonscription) - Radical, républicain, démocrate et progressiste

Type de question : Question au Gouvernement

Numéro de la question : 2043

Rubrique : Transports routiers

Ministère interrogé : Relations avec le Parlement

Ministère attributaire : Relations avec le Parlement

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [10 juillet 2014](#)

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le [10 juillet 2014](#)