



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

transport de marchandises

Question écrite n° 67809

Texte de la question

Mme Chantal Robin-Rodrigo appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur le projet de la Commission européenne visant à renforcer les taxes sur les poids lourds. En effet, il apparaîtrait que dans le livre blanc consacré à la politique européenne des transports, que la Commission envisagerait de revoir à la hausse la fiscalité des carburants professionnels et le prix des péages pour les transporteurs routiers pour financer le rail. Bruxelles considérerait que le transport routier serait florissant, tout d'abord, parce que les poids lourds ne paieraient pas le juste prix pour l'usage qu'ils font de l'infrastructure routière, sachant, par exemple, que si les voitures étaient seules à utiliser une autoroute, son entretien reviendrait six fois moins cher. Sur ce même sujet, les statistiques européennes montreraient qu'un camion qui parcourt 100 kilomètres sur une autoroute coûterait en moyenne 30 euros à la collectivité, mais le transporteur, lui, n'assumerait que 23 euros (taxes à l'Etat et péages). Par ailleurs, la Commission estimerait que si les transports routiers sont si avantageux comparés aux transports ferroviaires, c'est parce qu'ils sont assurés par des petites entreprises qui casseraient prix et salaires pour survivre. Sur la base de ces constatations, Bruxelles entendrait donc restructurer le secteur en faisant notamment appliquer la législation sociale. Ces mesures qui seraient envisagées viseraient d'abord à harmoniser vers le haut la fiscalité des carburants professionnels. Les péages d'autoroute, par la suite, seraient revus en fonction du degré de pollution, de la détérioration de la chaussée (poids, distance parcourue), de l'heure et du jour. Tout ceci ferait alors l'objet, dès 2002, d'une directive-cadre européenne qui laisserait une certaine marge de manoeuvre dans son application. Compte tenu de ces éléments, elle lui demande de lui préciser son sentiment sur ce projet émanant de la Commission européenne et ses intentions à son sujet.

Texte de la réponse

En France, les péages perçus par les sociétés de construction et d'exploitation d'autoroutes, de tunnels ou de viaduc permettent d'imputer au transport routier ses coûts d'infrastructures conformément aux dispositions de la directive n° 1999/62/CE de l'Union européenne du 17 juin 1999 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures. Cette directive transposée en droit interne précise que « les péages moyens pondérés sont liés aux coûts de construction, d'exploitation et de développement du réseau d'infrastructures ». Le « livre blanc » relatif à la politique européenne des transports à l'horizon 2010 souligne la nécessité d'un équilibre entre le coût des infrastructures routières et le montant des charges imputables au transport. Il définit les grandes orientations de la politique communautaire : optimisation des infrastructures, revitalisation du rail, amélioration des services. Le Gouvernement souhaite que les réflexions du « livre blanc » se traduisent par une nouvelle législation communautaire qui améliore le système actuel de tarification des infrastructures et rapproche, de manière effective, les taux de taxation du carburant applicables dans les différents Etats. Parallèlement, il poursuivra ses efforts auprès de ses partenaires afin de faire progresser le processus d'harmonisation vers le haut des réglementations sociales, spécifique au transport routier. Pour assurer le bon fonctionnement du marché européen, il demeure effectivement essentiel de parvenir, dans les meilleurs délais à des conditions de concurrence plus équitables qui impliquent la résorption de la concurrence

fiscale et du dumping social dans le secteur. Le massif alpin fournit un bon exemple de ce que peut être l'application du concept de « zone sensible » préconisé par le « livre blanc ». En effet, il fait l'objet d'une disposition destinée à promouvoir l'intermodalité qui a été introduite dans la loi relative à la sécurité des infrastructures et systèmes de transports. Les dividendes autoroutiers alpins, qui devraient afficher une forte progression dès 2004, pourront être utilisables pour le financement de projets ferroviaires dans le massif alpin. Le Gouvernement a fixé, à la nouvelle politique des transports qu'il met en oeuvre depuis juin 1997, trois objectifs qui rejoignent les préoccupations exprimées dans le « livre blanc » : doublement du fret ferroviaire à l'horizon de dix ans, développement du transport maritime, et plus particulièrement du cabotage, valorisation de la voie d'eau. Les actions engagées dans ce cadre mettent résolument l'accent sur une approche multimodale et sur la qualité des services, et non pas seulement sur le développement des infrastructures.

Données clés

Auteur : [Mme Chantal Robin-Rodrigo](#)

Circonscription : Hautes-Pyrénées (3^e circonscription) - Radical, Citoyen et Vert

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 67809

Rubrique : Transports routiers

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 22 octobre 2001, page 6023

Réponse publiée le : 25 mars 2002, page 1686