



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

poids lourds

Question écrite n° 21036

Texte de la question

M. Jérôme Rivière demande à M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer de bien vouloir lui préciser si la redevance kilométrique annoncée pour les poids lourds (y compris ceux en transit), figure bien dans les objectifs de son ministère. Cette mesure, si elle devait être appliquée, devrait avoir non seulement un caractère dissuasif pour le transport routier des marchandises, mais être aussi de nature à promouvoir d'autres moyens de transport : mer, fleuves, fer.

Texte de la réponse

Lors des travaux préparatoires au débat parlementaire de mai et juin 2003 sur les infrastructures de transport, puis lors du débat lui-même, il a été constaté un écart entre les besoins d'investissement dans les différents modes de transport et les ressources financières qui leur étaient consacrées. Afin de le réduire, ont été envisagées différentes possibilités de mobilisation de ressources supplémentaires, dont une redevance perçue sur les poids lourds (PL). Afin de répondre au souhait des parlementaires d'une structure pérenne et intermodale, il a été créé, conformément aux décisions du comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire, (CIADT) du 18 décembre 2003, l'agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF). Ses ressources diversifiées proviennent, notamment, du budget de l'État, des redevances domaniales des concessions autoroutières, de la taxe d'aménagement du territoire et sont adaptées aux objectifs assignés par le CIADT. Au demeurant, il n'apparaît pas évident que les enjeux financiers d'une redevance PL généralisée aux itinéraires nationaux actuellement gratuits présentent des avantages surpassant ses inconvénients. En effet, l'essentiel du trafic interurbain des PL, notamment de transit, s'effectue d'ores et déjà sur les autoroutes dont la plupart sont à péage alors que le réseau concerné par l'institution d'une redevance sert principalement aux échanges régionaux ou interrégionaux. C'est pourquoi les incidences sur le pavillon national et les économies locales doivent être soigneusement pesées. Ce réseau n'a de plus que peu d'alternatives et ne constitue donc pas un enjeu pour le rééquilibrage modal. Toutefois, certaines situations ponctuelles, par exemple des sections d'itinéraire supportant d'importants flux de trafics alors qu'une alternative routière ou qu'un autre mode existe, pourront faire l'objet d'études en vue de l'introduction d'une éventuelle redevance. Il convient enfin de relever qu'une initiative parlementaire a conduit à l'adoption d'un article de la loi sur la sécurité et le développement des transports (article 27 de la loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006) créant une taxe PL en Alsace afin de rééquilibrer les flux de trafics entre la France et l'Allemagne, à la suite de la mise à péage des autoroutes allemandes. La concertation qui doit être prochainement menée permettra de préciser les modalités de sa mise en oeuvre et de tirer des enseignements avant d'envisager son extension.

Données clés

Auteur : [M. Jérôme Rivière](#)

Circonscription : Alpes-Maritimes (1^{re} circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 21036

Rubrique : Sécurité routière

Ministère interrogé : équipement, transports et logement

Ministère attributaire : transports, équipement, tourisme et mer

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 30 juin 2003, page 5073

Réponse publiée le : 28 mars 2006, page 3474