



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

voirie

Question écrite n° 22621

Texte de la question

M. Jean Tiberi demande à M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer l'état de la réflexion du Gouvernement sur d'éventuelles taxes applicables au domaine public routier. - Question transmise à M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer.

Texte de la réponse

Une bonne utilisation des réseaux routiers conduit à imputer aux usagers les coûts que leurs circulations génèrent. 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). Dans une situation de ressources budgétaires rares, une plus grande vérité en ce domaine permet de mieux sélectionner et de financer plus facilement les investissements indispensables. 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), à condition que ces transferts n'entraînent pas, par ailleurs, de surcoûts sociaux-économiques et, d'autre part, socialement acceptable : c'est-à-dire comprise et admise par les usagers comme étant la contrepartie d'un service rendu (avantage direct) ou d'une nuisance (bruit, pollution) que la collectivité doit compenser. Dans une optique de mobilisation de ressources supplémentaires, 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. Dans cette logique, le Gouvernement examine l'idée d'une redevance kilométrique sur les poids lourds sur une partie du réseau routier national. Cette redevance vise à rapprocher la tarification du réseau non concédé de la tarification du réseau concédé (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) et à rapprocher le système de tarification des orientations européennes qui se dessinent chez nos voisins. Des travaux de réflexion préliminaires ont ainsi été confiés au CGPC et à l'IGF. Le Gouvernement est également attentif au lancement en Allemagne du dispositif « toll collect », semblable dans sa finalité. Cette idée a été également évoquée lors du débat parlementaire sur la politique des transports. Sa mise en oeuvre, si elle était décidée, ferait bien entendu l'objet d'une concertation avec la profession, dans le souci de ne pas nuire à la compétitivité et à la santé économique des entreprises concernées, et devra être compatible avec la réglementation européenne. Cela impliquerait notamment de remplir deux conditions : une répercussion sur les chargeurs et une utilisation de la ressource en faveur de l'amélioration des réseaux de transport.

Données clés

Auteur : [M. Jean Tiberi](#)

Circonscription : Paris (2^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 22621

Rubrique : Impôts et taxes

Ministère interrogé : transports et mer

Ministère attributaire : équipement, transports et logement

Date(s) clé(e)s

Question publiée le : 28 juillet 2003, page 5968

Réponse publiée le : 3 novembre 2003, page 8460