ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

transport de marchandises

Question écrite n° 48745

Texte de la question

Mme Marie-Jo Zimmermann attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer sur le fait que des négociations européennes sont à l'étude pour la mise en place de péages auxquels seraient assujettis les poids lourds. Elle souhaiterait qu'il lui précise quelle est la position du gouvernement français en la matière et quelles sont les solutions qu'il défend.

Texte de la réponse

La Commission européenne propose de modifier l'actuelle directive 1999/62/CE dite « Eurovignette » qui permet, sans que cela soit une obligation, de tarifer les poids lourds, soit par la perception de droits d'usage en fonction de la durée d'utilisation du réseau, soit par la perception de péages en fonction de la distance parcourue et des coûts d'infrastructures comme, par exemple, en France. La possibilité d'instituer de telles tarifications est limitée aux infrastructures à caractéristiques autoroutières ainsi qu'aux ponts, tunnels et routes de cols de montagne. Le projet proposé par la Commission le 23 juillet 2003 étendrait cette possibilité aux routes du réseau transeuropéen (RTE) sans plus faire référence à des caractéristiques autoroutières ; les États membres pourraient en outre instituer des péages en dehors de ce réseau selon des règles plus souples sous réserve de respecter les dispositions du traité (libre circulation et non-discrimination). Cependant, ce projet n'a pas été approuvé par le Conseil des ministres des transports de l'Union européenne. Les difficultés qui l'empêchent sont pour l'essentiel de deux ordres. En premier lieu, deux points de vue s'opposent : d'une part, celui des pays périphériques ou disposant d'importantes flottes de poids lourds et, d'autre part, celui des pays de transit qui supportent de ce fait les coûts d'infrastructures et environnementaux engendrés par ce trafic. Les premiers souhaitent un dispositif normatif et un encadrement strict et contrôlé des pratiques tarifaires des États membres ainsi que l'affectation obligatoire au secteur des transports des recettes de la tarification. Ils sont également hostiles à la prise en compte des effets externes. Les seconds, en revanche, souhaitent une plus grande souplesse dans la fixation des tarifs et estiment que l'utilisation des recettes relève de la compétence des États en application du principe de subsidiarité. Ils souhaitent également une meilleure prise en compte des coûts externes. La deuxième difficulté provient du caractère inapproprié du traitement normatif qui serait appliqué de manière indifférenciée aux concessions résultant d'un contrat passé entre un concédant et un concessionnaire - dans le cadre duquel un péage est perçu par le concessionnaire pour son compte en contrepartie du service rendu aux usagers - ou aux systèmes de perception d'un péage par un prestataire pour le compte de l'État. Le projet de directive prévoit en effet que les valeurs et paramètres permettant d'établir les tarifs devraient être soumis à l'examen préalable de la Commission qui pourrait les rejeter si elle considérait qu'ils ne reflètent pas correctement les principes d'une annexe méthodologique à son projet de directive. Un tel contrôle risquerait de réduire sensiblement la possibilité de conclure de nouvelles concessions, possibilité que souhaite préserver la France. Un projet d'accord a été repoussé pour la troisième fois lors du Conseil des ministres des transports du 7 octobre 2004. La France, dans une approche constructive, a proposé à cette occasion de changer de perspective et de repartir de quelques principes fondamentaux, exprimés pour la plupart dans le livre blanc de la Commission sur la politique commune des transports, en abandonnant l'idée d'une

réglementation par trop détaillée et prescriptive. Dans cet esprit, notre pays est favorable à la révision du cadre communautaire actuel, dans le sens du développement durable et de l'aménagement équilibré des territoires. Il ne pourrait cependant accepter ni un dispositif qui menacerait l'équilibre financier des concessions autoroutières actuelles, ni un système de fixation des tarifs de péage administré par la Commission quand ceux-ci résultent de mécanismes concurrentiels.

Données clés

Auteur : Mme Marie-Jo Zimmermann
Circonscription : Moselle (3e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire
Type de question : Question écrite
Numéro de la question : 48745
Rubrique : Transports routiers
Ministère interrogé : équipement
Ministère attributaire : équipement

Date(s) clée(s)

Question publiée le : 19 octobre 2004, page 8060
Réponse publiée le : 5 avril 2005, page 3510