



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

poids lourds

Question écrite n° 86208

Texte de la question

M. Jean-Yves Le Déaut appelle l'attention M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer sur la décision d'instituer à titre expérimental une taxe sur les poids lourds en transit sur le réseau routier alsacien. Il rappelle que la région Lorraine fait partie avec l'Alsace d'un des espaces frontaliers européens qui supportent un trafic de transit de plus en plus important, et notamment depuis l'instauration de la redevance poids lourds en Allemagne. Il tient à signaler qu'une taxation sur le seul territoire alsacien aura inévitablement comme conséquence un report de trafic sur le réseau lorrain, que sa gratuité rendra plus attractif. Il lui demande quelle harmonisation routière il compte mettre en place sur le territoire français, en l'intégrant dans le réseau routier européen, pour éviter les distorsions de trafic dans les zones frontalières. Il demande de préciser également quelles mesures l'État compte prendre afin d'encourager le transfert nécessaire du trafic routier vers le mode ferroviaire ou fluvial.

Texte de la réponse

L'article 27 de la loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports dispose en son article 27 alinéa 1er que, « dans la région Alsace et pour une durée de cinq ans, les véhicules utilitaires dont le poids total en charge est égal ou supérieur à 12 tonnes peuvent être soumis, lorsqu'ils empruntent des routes ou portions de routes d'usage gratuit à proximité d'axes autoroutiers à péage situés ou non sur le territoire français, à une taxe ». Le champ de cette loi est clairement circonscrit à l'Alsace. Il conviendra, pour la suite, de tirer les enseignements de cette concertation et du retour d'expérience de la mise en oeuvre de cette disposition qui revêt un caractère expérimental. Par ailleurs, sur les axes de fort trafic, le rail ou la voie d'eau présentent des avantages importants en termes de réduction de la congestion routière, de sécurité, de préservation des zones sensibles, de consommation d'énergie, de pollutions locales et d'émissions de gaz à effet de serre. Le transport fluvial connaît en particulier une forte croissance depuis plusieurs années, et qui s'est encore confirmée en 2005 (+ 7,5 %), singulièrement dans le domaine des conteneurs. L'État apporte son soutien à ce développement, au travers de nouveaux moyens d'actions donnés à Voies navigables de France ou la mise en place d'aides pour le combiné fluvial. Les mesures de report du transport du fret vers le fer ne seront véritablement efficaces que si elles rejoignent les stratégies et les attentes des acteurs économiques. Elles visent donc en premier lieu les transports de longue distance réalisés sur des axes à fort trafic (Luxembourg - Méditerranée, Nord - Atlantique, traversées alpines). Ces transports de longue distance sont également ceux qui connaissent la plus forte croissance. C'est pourquoi a été engagée depuis 2002 une série d'actions concrètes pour développer les offres de transport de marchandises complémentaires à la route. Ces actions ont pour objectif de positionner les modes complémentaires sur les secteurs du marché où ils sont pertinents, d'améliorer la qualité de service sur les infrastructures existantes ou programmées et d'organiser et réguler de façon adéquate le marché des différents modes de transport. Cette politique s'appuie sur une accélération du rythme des réalisations, avec par exemple la mise en service d'autoroutes ferroviaires, qui passeront d'une expérimentation sur une distance de 175 km en 2002 à un service de près de 1 000 km dès 2007 notamment entre Perpignan et le Luxembourg, via le sillon Mosellan. La création de l'agence de

financement des infrastructures de transport de France, dont 70 % du programme d'investissement est à destination d'autres modes que la route, participe à cette évolution. En dehors des grands axes, il est également apparu nécessaire de renforcer les liaisons fret locales, qui présentent un potentiel important mais disséminé sur l'ensemble du territoire. Pour y répondre, le ministre des transports a confié une mission à M. Jacques Chauvineau pour accompagner la mise en place d'opérateurs ferroviaires de proximité, dans un partenariat entre les acteurs économiques et la SNCF. Ce dispositif, qui existe déjà dans d'autres pays européens, permet de répondre à la problématique du regroupement du fret sur les noeuds ferroviaires principaux. Quatre expérimentations sont en préparation. L'activité des services de fret de la SNCF n'avait cessé de se dégrader depuis des décennies, mettant en péril l'entreprise et le transport de marchandises par rail en général. Le Gouvernement a donc soutenu, pour un montant de 800 millions d'euros, un important plan de modernisation dont l'objectif est de permettre à l'entreprise de redresser ses résultats économiques après réorganisation et nouveaux investissements. De plus, l'ouverture du marché du fret ferroviaire est effective depuis le 31 mars 2006, et ceci devrait permettre d'amplifier la dynamique de reconquête globale du fret ferroviaire.

Données clés

Auteur : [M. Jean-Yves Le Déaut](#)

Circonscription : Meurthe-et-Moselle (6^e circonscription) - Socialiste

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 86208

Rubrique : Sécurité routière

Ministère interrogé : transports, équipement, tourisme et mer

Ministère attributaire : transports, équipement, tourisme et mer

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 21 février 2006, page 1776

Réponse publiée le : 11 juillet 2006, page 7390