



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

transport de marchandises

Question écrite n° 6004

Texte de la question

Reprenant les termes de la question écrite qu'elle avait posée le 13 mars 2007, sous la précédente législature, demeurée sans réponse, Mme Marie-Jo Zimmermann attire l'attention de M. le ministre d'État, ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables, sur le fait que la promotion du transport combiné rail-route permet de limiter la circulation des poids lourds. Le 29 mars 2007, une liaison cadencée Perpignan-Luxembourg a été ainsi mise en place. Toutefois, le succès de cette « autoroute ferroviaire » dépend aussi de l'adhésion des transporteurs routiers, lesquels retiennent le bilan économique pour critère principal. Or, entre le Luxembourg et le sud de la Lorraine, l'autoroute A31 est gratuite alors que les trains de ferroutage sont, eux, assujettis à une redevance de circulation au profit de Réseau ferré de France (RFF). Il y a là une véritable distorsion de concurrence. Cette autoroute ferroviaire étant un moyen pour désengorger l'autoroute A31, elle souhaiterait donc qu'il lui indique s'il ne pense pas qu'il serait souhaitable d'étendre aux autoroutes et voies rapides du sillon lorrain la taxe sur la circulation des poids lourds, instaurée à titre expérimental en Alsace.

Texte de la réponse

Le Premier ministre a indiqué, dans son discours de politique générale du 3 juillet 2007, que la fiscalité écologique devait émerger dans notre droit. Cette question constitue l'un des sujets majeurs qui ont été abordés à l'occasion des débats du Grenelle de l'environnement. Une tarification de l'usage des routes nationales aujourd'hui gratuites renchérirait le coût du transport routier et provoquerait plusieurs effets positifs : d'une part, elle modifierait les flux de transports de marchandises en favorisant une meilleure utilisation des autoroutes soumises à un péage ou à une taxe kilométrique, et d'autre part, elle inciterait les poids lourds qui empruntent aujourd'hui le corridor lorrain pour éviter la taxe payée sur les autoroutes allemandes, à se reporter sur celles-ci. Par ailleurs, elle constituerait une puissante mesure en faveur du report modal, tout en conduisant à la recherche de processus de production moins consommateurs de transport. Une telle tarification contribuera ainsi à réduire sensiblement les impacts environnementaux du transport de marchandises. Le principe d'une taxation de l'usage du réseau routier national non concédé par les poids lourds à l'échelle nationale ayant été décidé à l'issue du Grenelle de l'environnement, cette taxation concernera bien évidemment l'autoroute A 31, et ses recettes permettront de financer les investissements intermodaux.

Données clés

Auteur : [Mme Marie-Jo Zimmermann](#)

Circonscription : Moselle (3^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 6004

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Écologie, développement et aménagement durables

Ministère attributaire : Écologie, développement et aménagement durables

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 2 octobre 2007, page 5903

Réponse publiée le : 4 mars 2008, page 1831