



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

transport de marchandises

Question écrite n° 58976

Texte de la question

Mme Laurence Arribagé alerte Mme la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie sur l'instauration d'un « péage transit poids lourds » qui remplacera l'écotaxe à partir du 1er janvier 2015 et qui devrait rapporter 500 millions d'euros par an dont 350 affectés à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF). C'est 2,5 fois moins que ce qui était envisagé dans le rapport Mobilité 21 et cela pose la grave question des moyens alloués à l'AFITF pour couvrir les besoins liés aux engagements des futurs contrats de plan État-Régions et pour financer les futurs grands projets d'infrastructures qui, pourtant, ont fait l'objet d'annonces et de promesses réitérées par le Gouvernement. L'AFITF est actuellement dans l'incapacité d'engager de nouveaux programmes et le prochain dispositif mis en place, qui s'apparente à un renoncement politique et économique, entraînera l'arrêt du financement de plusieurs dizaines de projets, et ce, en contradiction avec l'ambition affichée d'engager la France dans une nécessaire transition énergétique. À ce titre, les départements seront aussi perdants. Ils devaient percevoir 170 millions d'euros par an, mais le nouveau dispositif, qui exclut quasiment la taxation des routes départementales, aura comme conséquence directe un accroissement des difficultés budgétaires pour les conseils généraux dans le cadre de l'entretien des routes. Sauf à considérer que l'avenir des infrastructures, la compétitivité de l'économie et le développement de nos territoires sont des sujets secondaires pour notre pays, elle lui demande de préciser la nature des ressources pérennes qui seront urgemment mobilisées pour pallier la baisse significative de la dotation initialement prévue de l'AFITF.

Texte de la réponse

L'État a été confronté à des difficultés insurmontables dans la mise en oeuvre de l'écotaxe, même aménagée après le travail de mise à plat et de concertation des commissions parlementaires. C'est au terme d'un long processus de travail, que le Gouvernement a pris la décision de suspendre sine die ce dispositif car il suscitait de l'incompréhension, et les difficultés posées par sa mise en oeuvre technique créaient un sentiment d'injustice. Ayant eu connaissance des sollicitations qui sont faites sur le terrain, dans les permanences parlementaires, par les professionnels et populations concernées, le secrétariat d'état aux transports, à la mer et à la pêche, tient à transmettre les éléments d'information suivants. L'objectif du Gouvernement était d'appliquer les principes de l'utilisateur-payeur et du pollueur-payeur. Pour atteindre cet objectif un consensus sur ses modalités d'application était indispensable. Or, le mécanisme de répercussion qui accompagnait le « péage de transit poids lourds » faisait peser la taxe sur toute la chaîne de production alors même que cette répercussion était difficilement applicable. Néanmoins, le Gouvernement reste attaché au principe dit de « l'utilisateur-payeur » comme source de financement des infrastructures. Ce principe est un élément d'accord avec les fédérations professionnelles de transport routier qui reconnaissent la nécessaire participation financière que les transporteurs doivent apporter à l'entretien des infrastructures de la France. Le transport routier de marchandise est vital pour l'économie, que ce soit en termes de volume ou de desserte des territoires. Pour autant, la route est une ressource qui doit être préservée. Il faut donner une visibilité sur le développement du réseau routier, son entretien et son amélioration. C'est pourquoi, le Gouvernement a constitué dans le même temps, un groupe

de travail pour étudier les solutions alternatives à l'écotaxe. Cette réflexion s'articule en deux séquences : - d'une part, afin de répondre aux besoins de financement des infrastructures, une hausse de 4 centimes de la TICPE qui s'appliquera aux poids lourds dès le 1er janvier 2015, - d'autre part, l'étude d'une solution alternative, simple et efficace, qui pourrait s'appliquer dès le 1er janvier 2016 en substitution de cette hausse de la fiscalité sur les carburants. La question du financement des infrastructures de transport reste une priorité du Gouvernement, d'autant plus que ces infrastructures sont moteur de croissance et d'emploi et facteur d'attractivité des territoires. En effet, il est nécessaire de se donner les moyens d'une politique des transports ambitieuse, notamment pour moderniser et entretenir le réseau routier national, dont la qualité se dégrade, et accompagner le transport de marchandises.

Données clés

Auteur : [Mme Laurence Arribagé](#)

Circonscription : Haute-Garonne (3^e circonscription) - Les Républicains

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 58976

Rubrique : Transports routiers

Ministère interrogé : Écologie, développement durable et énergie

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(e)s

Question publiée au JO le : [1er juillet 2014](#), page 5399

Réponse publiée au JO le : [3 février 2015](#), page 768