



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

politique des transports

Question écrite n° 62812

Texte de la question

M. Jacques Cresta attire l'attention de M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur l'opportunité d'une augmentation de la redevance perçue sur les tronçons qui connaissent des problèmes de congestionnement ou dont l'utilisation par les véhicules engendre une pollution atmosphérique et sonore. L'article 7 *quater* de la directive 2011/76/UE du Parlement européen et du Conseil du 27 septembre 2011 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, dite directive « eurovignette 3 », prévoit un dispositif permettant d'internaliser, dans la tarification du transport routier, le coût des externalités négatives qu'il génère, comme le coût d'une pollution atmosphérique et/ou d'une pollution sonore. L'article 7 *septies* de cette même directive prévoit, pour les infrastructures sises dans des régions montagneuses, une majoration de la redevance d'infrastructure perçue sur des tronçons qui connaissent des problèmes de congestionnement, ou dont l'utilisation par les véhicules cause des dommages à l'environnement. Ces mesures, qui n'ont pas encore été transposées en droit interne, permettraient le financement du report modal de la route vers le rail et pourraient constituer une réponse à des épisodes de pollution. Le report modal est un objectif constant. Il est cependant régulièrement mis à mal, notamment pour des raisons budgétaires mais, le coût de l'inaction est bien supérieur à celui de la réalisation effective des projets. Il lui demande donc de lui indiquer la position du Gouvernement sur ces sujets.

Texte de la réponse

La directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, dite « directive Eurovignette », a pour objet principal de définir un ensemble de règles communes relatives à la tarification de l'usage par les poids lourds des routes et autoroutes du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) et du réseau autoroutier en général au sein des États membres. En particulier, dans la version consolidée issue de sa dernière révision, elle : - détermine une méthode de calcul du niveau de péage d'infrastructure maximal applicable pour une infrastructure donnée (redevance d'infrastructure maximale) ; - prévoit et encadre la possibilité (sans obligation) d'internaliser dans le péage une partie des coûts externes du transport routier (redevance pour coûts externes, considérant la pollution atmosphérique et le bruit) ; - prévoit et encadre la possibilité (sans obligation) d'appliquer une majoration de péage dans les cas exceptionnels d'infrastructures situées dans des régions montagneuses en vue du financement de projets prioritaires d'intérêt européen ; - rend obligatoire la modulation des péages en fonction de la norme d'émission de polluants (norme Euro) des poids lourds et encadre les modulations horaires facultatives. S'agissant de la modulation selon la classe Euro, des conditions d'exonération sont toutefois prévues. Les dispositions d'ordre législatif de la directive Eurovignette III ont été transposées dans le code de la voirie routière par l'article 21 de la loi du 16 juillet 2013 portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine du développement durable et par le décret no 2013-1167 du 14 décembre 2013 relatif aux conditions de la modulation des péages en application de l'article L. 119-7 du code de la voirie routière. Il est à noter que les dispositions de la directive ne s'appliquent pas aux véhicules légers (voitures particulières). La Commission européenne a fait part de sa volonté de

présenter, au second semestre 2016, un paquet législatif routier, qui devrait proposer des évolutions dans trois domaines : le prix de l'infrastructure avec notamment l'extension du principe pollueur-payeur, l'accès au marché et les aspects sociaux. Pour ce faire, des consultations ont été annoncées. La commissaire chargée des transports a d'ores et déjà annoncé l'importance du paquet routier pour 2016. Les discussions devront tenir compte d'une part, des contraintes liées à la construction, l'exploitation et l'utilisation de telles infrastructures et d'autre part, des conditions d'acceptabilité sociale liées au contexte économique.

Données clés

Auteur : [M. Jacques Cresta](#)

Circonscription : Pyrénées-Orientales (1^{re} circonscription) - Socialiste, écologiste et républicain

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 62812

Rubrique : Transports

Ministère interrogé : Transports, mer et pêche

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [5 août 2014](#), page 6626

Réponse publiée au JO le : [7 juin 2016](#), page 5156