

Sintesi ragionata e tradotta del documento del Ministero dell'ambiente francese.

PEDAGGIO DI TRANSITO VEICOLI PESANTI (OLTRE LE 3,5 T)

Dopo un lavoro di concertazione basato sulle conclusioni delle Commissioni parlamentari, in applicazione del principio "chi usa paga" e per far contribuire il grande transito stradale al finanziamento della manutenzione della rete stradale e la costruzione di nuove infrastrutture, in particolare ferroviarie e fluviali, verrà instaurato un sistema di pedaggio. Si farà riferimento al contratto ecomouv che dovrà fare da pilota per il cambio del sistema.

E' la soluzione che sostituisce la tassazione dei veicoli pesanti.

La rete interessata scende da 15.000 km a 4.000 e comprende i grandi assi stradali percorsi da oltre 2.500 veicoli al giorno (in larga parte in trasporto internazionale, i trasporti a breve raggio non sono compresi) nonché la rete di strade parallele alle strade soggette a pedaggio (come ad esempio la RN 4 tra Parigi e l'Est della Francia e la RN 1 tra Bordeaux e Poitiers), la strada dipartimentale 83 in Alsazia ed un tronco della strada Centro-Europa-Atlantico "RCEA" nonché il periferico di Parigi. Nelle due cartine alla fine della nota del Ministero francese è riportata la nuova rete in raffronto con la precedente, nella quale sono indicate:

In rosso le strade nazionali sulle quali verrà applicato il pedaggio.

In verde le strade locali e dipartimentali.

In blu le autostrade già soggette a pedaggio.

Il Segretario di Stato ai trasporti inizierà colloqui con i "professionisti" (associazioni dei trasportatori) al fine di individuare le misure necessarie alla modernizzazione del settore.

Funzionamento:

- a) Il sistema GPS che determinerà la posizione del veicolo, i chilometri percorsi e l'importo.
- b) Il tasso medio di 0,13 €/Km dipenderà dal numero degli assi e dal livello delle emissioni.
- c) È previsto un tasso di maggiorazione in fattura che non potrà superare il 2 % (nella tassazione precedente era del 5,2%).
- d) Sono esclusi i veicoli per trasporto latte, prodotti dell'agricoltura, delle fiere e dei circhi.
- e) I trasportatori c/proprio (ad esempio: le cooperative agricole) potranno portare in fattura il maggiore costo.
- f) L'introito previsto si aggirerà su 550/600 milioni €/anno (contro gli 800 previsti dal precedente sistema).

DOSSIER

Remplacement de l'écotaxe par un péage de transit poids lourds

pour les routes au trafic supérieur
à 2 500 poids lourds par jour

POIDS LOURDS DE PLUS DE 3,5 TONNES
4000 KM DE ROUTES NATIONALES ET LOCALES
TRAFFIC SUPÉRIEUR À 2500 POIDS LOURDS PAR JOUR



Photo prise le long de la RN10

Après un travail de mise à plat et de concertation, s'appuyant sur le travail des commissions parlementaires, le Gouvernement a décidé de remplacer « l'écotaxe poids lourds » par un « péage de transit poids lourds ».

En application du principe « utilisateur-payeur » et en vue de faire contribuer le grand transit routier au financement de l'entretien des infrastructures routières et de la construction de nouvelles infrastructures, notamment ferroviaires et fluviales, un péage de transit pour les poids lourds sera instauré sur les itinéraires de grand transit, qui supportent un trafic supérieur à 2 500 poids lourds par jour.

Ces itinéraires représentent 4 000 km du réseau routier national et de certaines routes alternatives départementales (Alsace, périphérique parisien, un tronçon de la route Centre-Europe-Atlantique), au lieu des 15 000 km qui étaient concernés par l'écotaxe.

Les poids lourds supérieurs à 3,5 tonnes seront concernés et l'entrée en vigueur se fera au 1^{er} janvier 2015, après trois mois de marche à blanc.

Pour la mise en œuvre de ce nouveau dispositif, il sera fait appel au contrat avec la société Écomouv' qui devra, de ce fait, faire l'objet d'avenants.

Le péage de transit poids lourds repose sur trois piliers :

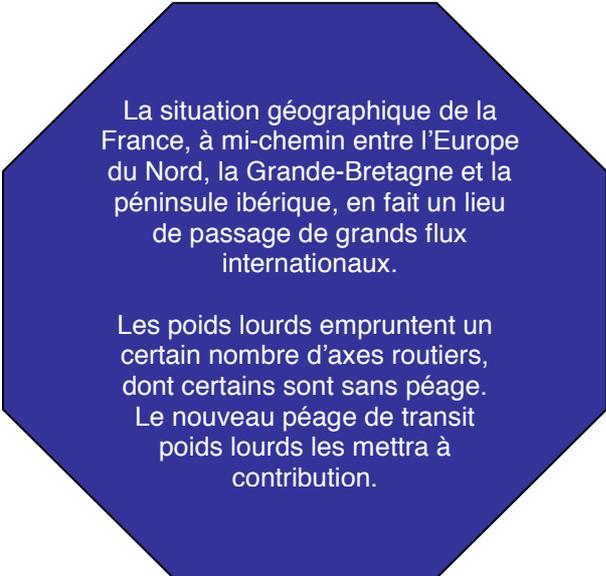
► Un réseau resserré de 4 000 km de grands itinéraires de transit national et international et qui supportent plus de 2 500 poids lourds par jour ;

► Une tarification modulée en fonction des kilomètres parcourus et du niveau de pollution des poids lourds ;

► Une mise en œuvre selon un calendrier progressif :

1^{er} octobre 2014 : marche à blanc sans facturation

1^{er} janvier 2015 : mise en service effective.



La situation géographique de la France, à mi-chemin entre l'Europe du Nord, la Grande-Bretagne et la péninsule ibérique, en fait un lieu de passage de grands flux internationaux.

Les poids lourds empruntent un certain nombre d'axes routiers, dont certains sont sans péage. Le nouveau péage de transit poids lourds les mettra à contribution.

Qu'est-ce que le péage de transit poids lourds ?

Le péage de transit **poids lourds** met en œuvre le **principe de l'utilisateur/payeur et du pollueur/payeur**.

Il concernera **les poids lourds de plus de 3,5 tonnes circulant sur un réseau de 4 000 kilomètres de routes nationales et locales qui supportent un important trafic** (plus de 2 500 poids lourds par jour) **qui est pour une large part international**.

Le nouveau dispositif et la définition du nouveau réseau prennent la forme d'un amendement au projet de loi de finances rectificative 2014 qui sera soumis au vote du Parlement en juillet.



Quelles sont les routes concernées ?

4 000 km de routes nationales et locales seront concernées par le péage de transit poids lourds.

Il s'agit des **grands axes routiers** qui concentrent les trafics les plus élevés, c'est-à-dire là où il y a un **trafic supérieur à 2 500 poids lourds par jour**.

Cela correspond aux grands itinéraires traversant le pays sans péage et à des barreaux routiers **parallèles aux autoroutes à péage** tels que la RN4 entre Paris et l'Est de la France, et la RN10 entre Bordeaux et Poitiers.

Ces itinéraires permettent de compléter de manière cohérente le réseau des autoroutes à péages afin de **cibler principalement les poids lourds qui effectuent des trajets sur longue distance**. Les dessertes de proximité ne sont pas concernées.

Afin d'éviter le report de trafic vers les réseaux locaux et les communes qu'ils traversent, environ 200 km de routes locales sont incluses dans le réseau : la route départementale 83 en Alsace, le périphérique parisien, un tronçon de la route Centre-Europe-Atlantique (RCEA).

Comment ça marche ?

Le dispositif repose sur le principe d'une tarification en fonction des kilomètres parcourus, du niveau de pollution et du nombre d'essieux des poids lourds.

En pratique cela signifie que **les camions de plus de 3,5 tonnes doivent être équipés d'un boîtier GPS** dès lors qu'ils empruntent ce réseau. Ce boîtier GPS détermine la position du camion, calcule le nombre de kilomètres parcourus et facture en conséquence.

► La tarification

Le barème repose sur un **taux moyen de 13 centimes d'euro par kilomètre et dépend du niveau d'émissions et du nombre d'essieux du véhicule.**

Les transporteurs pourront moduler leurs prix, afin de mettre à contribution les bénéficiaires de la prestation de transport, c'est-à-dire les chargeurs, conformément à la loi du 28 mai 2013.

Le taux de majoration applicable aux trajets nationaux et inter-régionaux sera de l'ordre de 2 % pour le péage de transit poids lourds (**contre 5,2 % dans l'ancien système écotaxe**).

Les cas particuliers

- Les transporteurs en compte propre, comme, par exemple, les coopératives agricoles, pourront faire figurer en bas de leur facture les charges supportées au titre du péage de transit poids lourds.
- Seront exonérés du péage de transit poids lourds : les véhicules et matériels agricoles, les véhicules dédiés à la collecte du lait, les véhicules forains et de cirque.

► Le calendrier

Le nouveau système est présenté en projet de loi de finances rectificative qui sera soumis au vote du Parlement en juillet.

Afin de permettre à tous les professionnels concernés de se familiariser avec le nouveau système, une marche à blanc sans facturation sera mise en place dès le 1^{er} octobre 2014. La mise en service effective débutera le 1^{er} janvier 2015.

► La discussion avec les transporteurs

Sur la base de cette décision, Frédéric Cuvillier, secrétaire d'État aux Transports, engagera les discussions avec les professionnels afin d'envisager les mesures nécessaires à la modernisation du secteur.

► 550 millions d'euros de recettes attendus chaque année

La recette brute attendue du péage de transit poids lourds serait de l'ordre de 550 à 560 millions d'euros.

Elle sera affectée à l'agence de financement des infrastructures de transport de France (Afitf).

Pour couvrir les besoins liés aux engagements que prendra l'État dans le cadre de la nouvelle génération des contrats de plan État-région, le Gouvernement examinera toutes les possibilités ouvertes par la réglementation européenne pour le financement des infrastructures de transport.

Quid d'Écomouv' ?

Le Gouvernement engagera les discussions avec Écomouv' pour :

- ▶ les avenants nécessaires à la mise en place du « péage de transit »,
- ▶ un meilleur contrôle public de la société, pouvant aller jusqu'à une montée au capital de la puissance publique.

Carte 2 : « APRÈS »

les routes concernées par le péage de transit poids lourd – 4 000 km de routes

En rouge, les routes nationales concernées par le péage de transit poids lourds

En vert, les réseaux locaux et routes départementales concernées par le péage de transit poids lourds

