

N° 161

---

# SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2013-2014

---

---

Enregistré à la Présidence du Sénat le 21 novembre 2013

## AVIS

PRÉSENTÉ

*au nom de la commission du développement durable, des infrastructures, de l'équipement et de l'aménagement du territoire (1) sur le projet de loi de finances pour 2014, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,*

TOME VI

### ÉCOLOGIE, DÉVELOPPEMENT ET MOBILITÉ DURABLES TRANSPORTS ROUTIERS

Par M. Ronan DANTEC,

Sénateur.

---

*(1) Cette commission est composée de : M. Raymond Vall, président ; MM. Gérard Cornu, Ronan Dantec, Mme Évelyne Didier, MM. Philippe Esnol, Alain Houpert, Hervé Maurey, Rémy Pointereau, Mmes Laurence Rossignol, Esther Sittler, M. Michel Teston, vice-présidents ; MM. Pierre Camani, Jacques Cornano, Louis Nègre, secrétaires ; MM. Joël Billard, Jean Bizet, Vincent Capo-Canellas, Yves Chastan, Philippe Darniche, Marcel Deneux, Michel Doublet, Jean-Luc Fichet, Jean-Jacques Filleul, Alain Fouché, Mme Marie-Françoise Gaouyer, M. Francis Grignon, Mme Odette Herviaux, MM. Benoît Huré, Daniel Laurent, Mme Hélène Masson-Maret, MM. Jean-François Mayet, Stéphane Mazars, Robert Navarro, Charles Revet, Roland Ries, Yves Rome, Henri Tandonnet, André Vairetto, Paul Vergès.*

**Voir les numéros :**

**Assemblée nationale (14<sup>ème</sup> législ.) : 1395, 1428 à 1435 et T.A. 239**

**Sénat : 155 et 156 (annexe n° 10b) (2013-2014)**



## SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
<b>AVANT-PROPOS</b> .....	5
<b>I. UN BUDGET EN SUSPENS</b> .....	7
A. LA SUSPENSION DE L'ENTRÉE EN VIGUEUR DE LA TAXE POIDS LOURDS .....	7
B. LES CRÉDITS DU PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 2014 CONSACRÉS AUX TRANSPORTS ROUTIERS .....	12
1. <i>Présentation des objectifs transversaux du programme 203 « Infrastructures et services             de transport »</i> .....	12
2. <i>Présentation des crédits par action</i> .....	13
<b>II. L'ÉCOTAXE : AGIR VITE</b> .....	18
A. POURQUOI L'ÉCOTAXE DOIT ENTRER EN VIGUEUR .....	18
1. <i>Un manque à gagner pour le financement des infrastructures de transport</i> .....	18
2. <i>La mise en application concrète du principe de l'« utilisateur-payeur »</i> .....	20
3. <i>L'argument écologique</i> .....	21
B. LES PISTES D'ÉVOLUTION PROPOSÉES PAR VOTRE RAPPORTEUR .....	22
1. <i>Remédier aux difficultés rencontrées par les entreprises de transport</i> .....	22
2. <i>Apporter des réponses à la filière agricole</i> .....	27
3. <i>Taxer davantage les 44 tonnes</i> .....	30
4. <i>Garantir une mesure objective et effective du report de trafic engendré par la taxe poids             lourds sur les autoroutes</i> .....	31
<b>III. LE BONUS-MALUS ÉCOLOGIQUE : UN DISPOSITIF ENCORE PERFECTIBLE</b> ....	32
A. LE COMPTE D'AFFECTATION SPÉCIALE « AIDES À L'ACQUISITION DE VÉHICULES PROPRES » .....	32
B. UN BILAN PLUTÔT POSITIF .....	35
C. ...MAIS DES POINTS DE VIGILANCE .....	38
1. <i>Des réductions d'émissions de dioxyde de carbone à nuancer</i> .....	38
2. <i>Un soutien insuffisant aux petits véhicules thermiques vertueux</i> .....	38
3. <i>Une inquiétude qui persiste sur le parc diesel</i> .....	40
<b>TRAVAUX EN COMMISSION</b> .....	45
<b>I. AUDITION DU MINISTRE</b> .....	45
<b>II. EXAMEN DU RAPPORT</b> .....	58

<b>ANNEXES .....</b>	<b>73</b>
<i>Le budget de l'AFITF de 2010 à 2013.....</i>	<i>73</i>
<i>Le budget détaillé de l'AFITF en 2013.....</i>	<i>74</i>
<i>Évolution des recettes des radars.....</i>	<i>78</i>
<i>Les scénarios 1 et 2 de la commission « Mobilité 21 ».....</i>	<i>79</i>
<i>Synthèse d'une étude d'agressivité des poids lourds de 44 tonnes sur la chaussée réalisée par l'association des sociétés françaises d'autoroutes .....</i>	<i>85</i>
<i>Synthèse d'une étude d'impact de la circulation des poids lourds de 44 tonnes sur les ouvrages d'art réalisée par l'association des sociétés françaises d'autoroutes.....</i>	<i>89</i>
<i>La carte du réseau soumis à l'écotaxe .....</i>	<i>90</i>
<i>La taxation des poids lourds en Europe .....</i>	<i>91</i>
<i>Tableau comparatif des modes de perception des péages et redevances d'usage en Europe .....</i>	<i>92</i>
<i>Résultat des sociétés concessionnaires d'autoroutes pour les exercices 2011 et 2012 .....</i>	<i>105</i>
<i>L'évolution du barème du bonus-malus de 2008 à 2012.....</i>	<i>106</i>
<b>LISTE DES PERSONNES ENTENDUES .....</b>	<b>109</b>



Mesdames, Messieurs,

Annoncée par le Premier ministre le 29 octobre dernier, la suspension de l'entrée en vigueur de la taxe poids lourds a rendu en partie caducs les crédits consacrés aux « transports routiers » du projet de loi de finances pour 2014. Ce budget est en effet constitué, dans une large mesure, de fonds de concours de l'agence de financement des infrastructures de transport de France. Or, l'AFITF devait récupérer 760 millions d'euros par an de recettes de cette écotaxe, sur un budget annuel de l'ordre de 2,2 milliards d'euros.

Convaincu de la nécessité d'une entrée en vigueur rapide de cette taxe, qui a été conçue dans le cadre du Grenelle de l'environnement pour faire participer le transport routier à la transition écologique, votre rapporteur a, dans le cadre de l'examen du projet de loi de finances pour 2014, rencontré les principaux acteurs concernés, **afin de formuler des propositions concrètes pour assurer l'avenir de cette recette nécessaire à la modernisation de l'offre de transport.** Le présent rapport fait le bilan de ce travail et une série de propositions.

Une première difficulté d'application de la taxe résulte **des modalités concrètes de sa collecte, qui défavorisent les petites et moyennes entreprises de transport.** La tarification différente entre abonnés et non-abonnés, l'obligation de prépaiement pour les non-abonnés et les cautions obligatoires pour l'équipement embarqué posent des problèmes **d'égalité devant cette taxe.** Votre rapporteur est convaincu de l'importance des réponses à apporter sur ce point. Il s'agit aussi de mieux accompagner ce secteur, par des dispositifs d'aide à la modernisation, en direction des TPE et PME. La mise en place de la taxe poids lourds intervient aussi dans un contexte de forte tension dans le secteur routier, soumis à de fortes concurrences dont certaines relèvent des pratiques de concurrence déloyale. Votre rapporteur estime ainsi, rejoignant les conclusions du rapport sur la circulation des mégacamions et du fret routier de Fabienne Keller (n° 644 du 10 juin 2013), que la résolution de la crise actuelle doit passer par des réponses sur ce point (contrôles, législation des travailleurs détachés, pratiques de filialisation etc).

Le secteur agricole s'est fortement mobilisé contre le système actuel, réclamant de nombreuses exonérations. Votre rapporteur a essayé d'ouvrir des pistes de réflexion sur les exonérations possibles dans le cadre contraint des directives Eurovignette.

La mise en œuvre de la taxe poids lourds doit également être **l'occasion de rééquilibrer les relations entre les producteurs et la grande distribution**. Il est en effet légitime que cette dernière, qui va largement bénéficier du crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi (CICE), accepte les surcoûts résultant de l'écotaxe, sans chercher à les faire assumer aux producteurs. Le débat en cours doit être l'occasion de trouver des solutions pour réduire la pression que la grande distribution exerce sur les transporteurs et les entreprises du secteur agricole.

La suspension de la mise en œuvre de la taxe doit aussi permettre **d'en parfaire le dispositif, en augmentant les taux applicables aux poids lourds de 44 tonnes**, dont la circulation a été autorisée en décembre 2012 sans contrepartie, alors qu'ils détériorent significativement le réseau routier.

Il convient enfin de **mettre en place une mesure objective et non susceptible de contestations du report de trafic que la taxe va engendrer sur le réseau autoroutier** car l'Etat devra pouvoir récupérer, le cas échéant à l'avenir, une partie des gains résultant de l'entrée en vigueur de la taxe pour les sociétés autoroutières.

En examinant le compte d'affectation spéciale « aides à l'acquisition de véhicules propres », votre rapporteur a également souhaité dresser un **bilan du bonus-malus écologique**. Si les industriels automobiles français ont affiché le souhait compréhensible d'une stabilité du dispositif dans le temps, votre rapporteur considère néanmoins que ce dernier **doit encore évoluer**. En effet, le recentrage des bonus sur les véhicules électriques et hybrides a pour conséquence de **réduire à la portion congrue l'aide à l'achat des petits véhicules thermiques à essence peu consommateurs de carburant**, sur lesquels les constructeurs automobiles français sont pourtant bien positionnés. Il propose ainsi d'étendre le malus vers les véhicules « neutres » (n'entrant ni dans le champ du bonus ni dans celui du malus) pour mieux financer le bonus sur les petits véhicules.

Par ailleurs, **le maintien de stratégies industrielles très favorables aux véhicules diesel**, qui représentent environ 70 % des achats de véhicules neufs, est une source de préoccupation pour votre rapporteur. **L'entrée en vigueur en septembre 2014 de la norme Euro 6, certes bien plus exigeante en termes de rejets de polluants, ne répond pas à toutes les interrogations posées par ce type de véhicules**, comme l'ont révélé les auditions réalisées sur ce sujet.

Malgré l'hypothèque constituée par la suspension de l'écotaxe, et après en avoir longuement débattu, **votre commission a émis un avis favorable d'attente à l'adoption des crédits relatifs aux transports routiers du projet de loi de finances pour 2014**.

## I. UN BUDGET EN SUSPENS

### A. LA SUSPENSION DE L'ENTRÉE EN VIGUEUR DE LA TAXE POIDS LOURDS

Le 29 octobre dernier, le Premier ministre a annoncé la suspension de l'entrée en vigueur, au 1<sup>er</sup> janvier 2014, de la taxe poids lourds, à la suite des manifestations bretonnes.

Cette taxe kilométrique avait fait l'objet d'un large consensus lors du Grenelle de l'environnement. Codifiée aux articles 269 à 283 *quinquies* du code des douanes, elle vise à **faire payer aux poids lourds l'usage, actuellement gratuit, du réseau routier national non concédé et des routes départementales ou communales susceptibles de subir un report de trafic du réseau autoroutier.**

#### LES PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DE LA TAXE POIDS LOURDS

##### Le réseau taxable

Le réseau taxable s'étend sur **15 000 kilomètres environ**, dont 10 000 kilomètres de réseau national non concédé et 5 000 kilomètres de réseau local, gérés par 68 collectivités et susceptibles de subir un report « significatif » du fait de la mise en place de la taxe. Il est défini par le décret n° 2009-1588 du 18 décembre 2009 relatif à la consistance du réseau routier national non soumis à la taxe nationale sur les véhicules de transport de marchandises et par le décret n° 2011-910 du 27 juillet 2011 relatif à la consistance du réseau routier local soumis à la taxe nationale sur les véhicules de transport de marchandises.

##### Le barème

La directive 1999/62/CE, dite « Eurovignette », prévoit que la recette globale de la taxe est plafonnée à un montant équivalent à la totalité des coûts de construction, d'exploitation, d'entretien et de développement du réseau taxable.

Les taux kilométriques dépendent du **nombre d'essieux du véhicule, du poids total autorisé en charge et de sa classe d'émission de gaz polluants EURO**. Ils ont été définis par deux arrêtés du 14 mai 2013.

### Taux kilométrique en euro par kilomètre

Type de véhicule <sup>1</sup>	2013	2014
Première catégorie: véhicules moteurs seuls ayant deux essieux dont le poids total autorisé en charge est supérieur à 3,5 tonnes et inférieur à 12 tonnes	0,08 €	0,088 €
Deuxième catégorie : — véhicules moteurs seuls ayant deux essieux dont le poids total autorisé en charge est égal ou supérieur à 12 tonnes ; — véhicules moteurs ayant trois essieux ; — ensembles de véhicules ayant trois essieux ;	0,10 €	0,111 €
Troisième catégorie : — véhicules moteurs ayant quatre essieux ou plus ; — ensembles de véhicules ayant quatre essieux ou plus.	0,14 €	0,154 €

### Modulation en fonction de la classe d'émission EURO du véhicule

Classe d'émission Euro	Majoration ou minoration de la taxe en 2013	Majoration ou minoration de la taxe en 2014
Véhicules électriques	-15 %	-40 %
Euro VI	-15 %	-15 %
Euro V	-5 %	-5 %
Euro IV	0 %	0 %
Euro III	+10 %	+10 %
Euro II	+15 %	+15 %
Euro I	+20 %	+20 %

En vertu de l'article 275-2 du code des douanes, les taux kilométriques sont minorés de 30 % dans les régions Aquitaine et Midi-Pyrénées et de 50 % en Bretagne, en raison de leur périphéricité.

Un abattement de 10 % est aussi prévu pour les redevables qui choisissent de s'acquitter de la taxe en souscrivant un **contrat d'abonnement** auprès d'une société habilitée de télépéage (SHT).

### Les redevables

La taxe poids lourds devrait concerner 800 000 véhicules, dont 550 000 poids lourds français et 250 000 poids lourds étrangers.

### La collecte

Comme l'a exposé Marie-Hélène Des Esgaulx dans son avis sur le projet de loi portant diverses dispositions en matière d'infrastructures de services de transports<sup>1</sup>, « le recours à des péages électroniques s'est révélé être la seule solution effectivement praticable. L'installation de péages physiques, à l'instar de ceux existant sur les autoroutes, n'était tout simplement pas envisageable compte tenu de l'étendue et de l'hétérogénéité du réseau taxable ».

Le réseau taxable est divisé en sections de tarification, auxquelles sont associés des points de tarification virtuels. Le franchissement d'un point de tarification constitue le fait générateur de la taxe. Elle est alors due sur l'ensemble de la longueur de la section de tarification. En moyenne, une section de tarification mesure 3,8 kilomètres.

Comme l'a indiqué Marie-Hélène Des Esgaulx, « en théorie, il aurait été envisageable de taxer les poids lourds en fonction du kilométrage réellement parcouru. Mais, en pratique, cette option est apparue très délicate à mettre en œuvre même avec un système perfectionné de repérage par satellite. Or dans le cadre de la perception d'une taxe, le fait générateur et l'assiette taxable doivent être établis avec la plus grande fiabilité.

*Au demeurant, la tarification par section ne s'éloigne que peu de la tarification « au réel » puisqu'une section est normalement définie entre deux intersections. Lorsqu'un poids lourd s'engage sur une section de tarification, on peut donc légitimement en déduire qu'il l'a parcourue en entier ».*

Chaque véhicule devra disposer d'un **équipement électronique embarqué** permettant l'enregistrement automatique, à chaque franchissement d'un point de tarification, des éléments nécessaires à la liquidation de la taxe. La géolocalisation des véhicules se fait par satellite (GPS) ou par des ondes courtes aux endroits où le repérage par satellite est inopérant, comme dans les tunnels.

Elle répond à plusieurs objectifs :

- faire payer l'usage des routes par les professionnels qui les utilisent ;
- imposer un signal prix au transport routier traduisant ses impacts environnementaux de façon à inciter à la rationalisation à terme du transport routier sur les moyennes et courtes distances ;
- accélérer le financement des infrastructures nécessaires à la mise en œuvre d'une politique de transport durable.

L'écotaxe doit générer une recette brute annuelle de 1,1 milliard d'euros, dont 760 millions d'euros pour l'agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) et 150 millions d'euros pour les collectivités territoriales. Sa suspension représente donc un manque à gagner considérable pour l'AFITF, dont le budget annuel est actuellement proche de 2,2 milliards d'euros. L'écotaxe devait en effet progressivement se substituer à une subvention versée par l'Etat sur le budget général.

---

<sup>1</sup> Avis n° 334 sur le projet de loi portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transport présenté par Marie-Hélène Des Esgaulx au nom de la commission des finances, Sénat, 2012-2013.

### L'AFITF ET SON FINANCEMENT

Établissement public à caractère administratif, l'AFITF a été créée à la suite du comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) du 18 décembre 2003 pour apporter la part de l'Etat dans le financement des grands projets d'infrastructures ferroviaires, fluviales, maritimes et routières. A partir de 2006, avec l'extension de son domaine d'intervention au financement des contrats de plan ou de projets Etat-régions, elle est devenue l'acteur privilégié du financement de l'ensemble des infrastructures de transport.

Ses ressources proviennent essentiellement du secteur routier, puisqu'elles sont composées de :

- la taxe d'aménagement du territoire prélevée sur les concessionnaires d'autoroutes (535 millions d'euros en 2012) ;
- la redevance domaniale, perçue en contrepartie de l'avantage que les sociétés d'autoroutes tirent de l'occupation du domaine public (198 millions d'euros en 2012) ;
- une partie des amendes du dispositif de contrôle et de sanction automatisés des infractions au code de la route (272 millions d'euros en 2012).

Son équilibre financier a été assuré depuis 2009 par la mise en place d'une subvention budgétaire de la part de l'Etat, qui devait s'éteindre avec l'augmentation de ses ressources, en raison de la hausse de la redevance domaniale, d'une part, et de la mise en œuvre de l'écotaxe, d'autre part.

L'écotaxe poids lourds devait initialement entrer en vigueur le 20 juillet 2013. Avant l'annonce de sa suspension, deux reports ont successivement été décidés en raison de difficultés techniques, d'abord au 1<sup>er</sup> octobre 2013, puis au 1<sup>er</sup> janvier 2014. Ces reports ont déjà privé l'AFITF de 250 millions d'euros<sup>1</sup> en 2013.

Pour faire face à cette diminution imprévue de ressources, **l'AFITF a prélevé des sommes importantes, près de 430 millions d'euros, sur son fonds de roulement**, qui était assez élevé. Cette procédure à caractère exceptionnel ne pourra pas être réitérée lors des prochains exercices.

**L'AFITF a par ailleurs déjà ralenti l'exécution d'un certain nombre de projets**, en particulier ceux qui figurent dans les programmes de modernisation des itinéraires routiers (PDMI) et les contrats de plan ou de projets Etat-régions. Par exemple, le montant alloué aux PDMI, fixé à 379,6 millions d'euros dans le budget prévisionnel adopté en décembre 2012, a été porté à 335,6 millions d'euros lors de la deuxième décision modificative intervenue le 4 juillet 2013. Or, le taux d'avancement de ces PDMI est relativement faible, puisqu'il devrait atteindre 42% à la fin de l'année 2013, avec toutefois de fortes disparités suivant les régions.

---

<sup>1</sup> Il existe un décalage entre l'entrée en vigueur de la taxe et la perception de ses recettes. Les 250 millions d'euros évoqués ici ne représentent donc pas la totalité des recettes que devrait percevoir l'AFITF sur une période cinq mois en régime de croisière.

Dans l'attente de réponses précises du ministre des Transports sur la façon dont ce manque à gagner va être compensé, cette suspension oblige à considérer comme théoriques les estimations de crédits du projet annuel de performance relatif à la mission « Ecologie, développement et mobilité durables » concernant l'AFITF.

**C'est la raison pour laquelle le budget consacré aux transports routiers possède cette année la particularité d'être un budget « en suspens ».**

#### LE RECOURS À UN CONTRAT DE PARTENARIAT PUBLIC-PRIVÉ

L'ampleur et la complexité de la tâche rendue nécessaire par la mise en œuvre de la taxe a conduit l'Etat à avoir recours à un partenariat public-privé. Il a signé un contrat avec le consortium Ecomouv', constitué par l'entreprise Autostrade per l'Italia (désormais dénommée Atlantia), qui possède 70% du capital, le reste étant détenu par Thalès (11 %), SNCF (10%), SFR (6%) et Steria (3%).

La procédure d'appel d'offres a été dans un premier temps annulée par le tribunal administratif de Cergy-Pontoise, puis validée par le Conseil d'Etat le 24 juin 2011. La signature du contrat est intervenue le 20 octobre 2011. Votre rapporteur n'a pas souhaité approfondir les conditions d'attribution de ce contrat, dans la mesure où elles font actuellement l'objet d'une procédure judiciaire ainsi que d'une commission d'enquête du Sénat.

La durée du contrat est de 13 ans et trois mois, dont 21 mois de déploiement du dispositif et 11,5 années d'exploitation. **A l'issue du contrat, l'ensemble du dispositif est remis à l'Etat.**

Ce contrat prévoit l'installation de 173 portiques de contrôle automatique fixes et de 250 dispositifs de contrôle automatique déplaçables. En septembre 2013, 156 portiques avaient été posés et 142 dispositifs de contrôle automatique déplaçables étaient prêts à être utilisés.

Une phase d'essai du dispositif à l'échelle nationale, sur la base du volontariat et sans perception de la taxe, a démarré le 29 juillet 2013. Le système d'information des douanes a fait l'objet d'une adaptation afin de pouvoir gérer tous les éléments relatifs à la collecte de l'écotaxe, aux infractions et aux contestations. C'est l'échec du système d'information du partenaire privé Ecomouv' aux tests d'aptitude au bon fonctionnement, fin juin et fin août 2013, qui a justifié les deux reports de la taxe, au 1<sup>er</sup> octobre 2013 puis au 1<sup>er</sup> janvier 2014.

**La rémunération du prestataire privé chargé de la mise en œuvre du dispositif de collecte et de contrôle automatique n'est pas liée au montant de taxe collectée, comme c'est le cas pour une concession classique, mais à la performance de son système (notamment le taux de collecte, le taux de notification erronée, le taux de dossiers complets de manquement...) et aux frais réels d'exploitation qui peuvent dépendre de plusieurs variables (trafic sur le réseau taxable, nombre de manquements constatés...). Elle intervient dès que le dispositif est mis à disposition (c'est-à-dire après sa validation par l'Etat à la suite de phases de vérification), quelle que soit la date d'entrée en vigueur effective de la taxe.**

Un montant de 230 millions d'euros par an est prévu pour la rémunération d'Ecomouv' et des sociétés habilitées de télépéage. Cela représente un peu plus de 20% des recettes annuelles attendues de la taxe. Mais ce ratio doit être mis en perspective, d'une part, avec les investissements de départ rendus nécessaires par la création de cette nouvelle taxe, qui deviendront la propriété de l'Etat à l'issue du contrat, d'autre part, avec les expériences étrangères.

Le coût de perception des systèmes de télépéage poids lourds existant dans divers pays apparaît en effet assez élevé, autour de 2 à 3 centimes d'euro par véhicules kilomètre, comme le démontre le tableau comparatif inséré en annexe du présent rapport. Avec un coût au poids lourds kilomètre de 2,3 centimes d'euro, la France entre dans cet ordre de grandeur. Les ratios entre les coûts de collecte et la recette totale sont beaucoup plus variables selon les pays, dans la mesure où les niveaux tarifaires sont très divers : le système suisse, avec un tarif moyen de près de 40 centimes par poids lourds kilomètre peut afficher un ratio de 7%, tandis que le système allemand présente un ratio de l'ordre de 20 à 25% avec un tarif moyen initial de 13,5 centimes et des coûts de collecte très élevés, compte tenu notamment de la complexité du système de déclaration des itinéraires pour les usagers occasionnels.

Votre rapporteur ne prend pas position sur les conditions du contrat entre Ecomouv' et l'Etat alors qu'une commission d'enquête sénatoriale et une procédure judiciaire sont en cours. Mais il souligne néanmoins que le débat autour du contrat ne peut se résumer à la question du taux élevé de perception de la taxe.

Le tour de table d'Ecomouv' avec un certain nombre d'industriels français comme Thalès et SFR s'inscrit dans une stratégie d'exportation de ce système, alors que le mécanisme de redevance sur les poids lourds est amené à s'étendre dans l'UE.

Le taux de perception de plus de 20 % peut apparaître comme abusif mais votre rapporteur rappelle qu'à la fin du contrat (13 ans et 3 mois), l'Etat récupérera les biens composant le dispositif de collecte et le taux de perception se réduira (autour de 10 %), ces investissements étant amortis. Si en outre les recettes étaient amenées à augmenter, les coûts de perception hors investissement étant fixes, ce pourcentage pourrait diminuer progressivement.

## ***B. LES CRÉDITS DU PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 2014 CONSACRÉS AUX TRANSPORTS ROUTIERS***

### **1. Présentation des objectifs transversaux du programme 203 « Infrastructures et services de transport »**

Les quatre objectifs du programme 203 restent inchangés par rapport à la loi de finances pour 2013 :



a/ « Réaliser au meilleur coût les projets de desserte planifiés et moderniser efficacement les réseaux de transport » : il s'agit d'évaluer l'intérêt socio-économique des opérations routières mises en service, d'en maîtriser les coûts de construction, mais également de limiter les écarts entre coût prévu et coût réalisé.

b/ « Améliorer l'entretien et la qualité des infrastructures de transports » : le but est de moderniser l'entretien et l'exploitation des infrastructures et d'améliorer le service des réseaux, à coûts maîtrisés.

c/ « Améliorer le niveau de sécurité des transports routiers et assurer les conditions d'une concurrence loyale » : cet objectif consacré aux seuls transports routiers, établit un lien entre la sécurité routière et les conditions de travail des professionnels de la route. Ses indicateurs de performance mesurent, d'une part, le taux de contrôle des transports routiers de matières dangereuses, d'autre part, les infractions à la réglementation sociale européenne.

d/ « Développer la part des modes alternatifs à la route dans les déplacements des personnes et le transport des marchandises » : cet objectif issu du Grenelle de l'environnement est suivi par des indicateurs de part modale des transports non routiers et de transports combinés.

## 2. Présentation des crédits par action

L'action 01 « **Développement des infrastructures routières** » est intégralement composée de fonds de concours de l'AFITF et des collectivités territoriales, au titre des programmes de modernisation des PDMI ou de l'achèvement des contrats de plan Etat-régions 2000-2006. L'objectif explicite de l'État est de limiter strictement l'augmentation de capacité du réseau routier au traitement des points de congestion, des problèmes de sécurité ou de besoins d'intérêt local en limitant les impacts sur l'environnement.

Le montant de ces fonds est évalué pour 2014 à un total de **1,109 milliard d'euros en crédits de paiement, 753 millions provenant de l'AFITF et 357 millions des collectivités territoriales**. Il est évalué à 598 millions d'euros en autorisations d'engagement.

Le projet annuel de performance annexé au projet de loi de finances fournit une liste des principales mises en services prévues dans ce cadre en 2014, ainsi que des opérations en cours de travaux ou susceptibles d'être lancées durant cette année.

**Principales mises en service prévues en 2014**

Voie	Libellé opération	Longueur (Km)	Montant ( M€ courants)
RN13	Déviations de Loucelles	7,5	29
RN274	Liaison nord de l'agglomération dijonnaise (LINO)	7,5	172
RN80	Aménagement entre Cortelin et Droux – 1ère phase (Route centre Europe Atlantique)	3,9	32
RN249	Cholet-Bressuire (section entre Bressuire et RD33)	11	51
RN88	Saint Jean - La Mothe	13,7	103
A50	Doublement du tunnel de Toulon	3	455
RN149	Cholet-Bressuire (2x2 voies Dénia + barreau sud)	3,8	28

**Principales opérations en cours de travaux ou susceptibles d'être lancées en 2014**

Voie	Liste des opérations les plus importantes techniquement et/ou financièrement attendues en 2014
A36	Rocade nord de Mulhouse – mise à 2x3 voies entre RN66 et RD430
RN353	Rocade sud de Strasbourg (seconde phase)
A630	Rocade de Bordeaux – mise à 2x3 voies entre l'A63 et le pont d'Aquitaine
RN88	Déviations du Puy en Velay
RN7	Déviations de Villeneuve sur Allier
RN7	Déviations de Varennes sur Allier
RN7	Moiry-Saint Pierre le Moutier
RCEA	Poursuite de l'aménagement en Saône et Loire (route centre Europe Atlantique)

Voie	Liste des opérations les plus importantes techniquement et/ou financièrement attendues en 2014
RN164	Déviations de Loudéac (phase2)
RN164	Saint Méen – RN12 (section 2)
A304	Charleville Mézières – frontière belge
RN44	Déviations de Chépy
RN19	Amblans – Lure
RN27	Mise à 2x2 voies Manéhouville – Dieppe
A104	Élargissement entre l'A4 et la RN4
A104	Contournement Est de Roissy (tranche 1)
RN19	Déviations de Boissy-Saint-Léger
RN116	Déviations du Joncet
A75	Mise aux normes de la déviation de Pézenas
RN52	VR52 entre Rombas et A4
A620	Mise à 2x3 voies de la section Raugeil-Palays
RN88	Doublement de la rocade d'Albi
RN88	Contournement de Baraqueville
RN124	Déviations de Gimont
RN125	Déviations de Saint Béat
L2	Rocade L2 à Marseille (rocade A507)
RN85	Rocade de Gap (section centrale)
RN569	Déviations de Miramas
NDDL	Desserte de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes
RN162	Déviations de Moulay-Mayenne
RN2	Déviations de Gondreville
RN2	Déviations de Vaumoise
RN10	Reignac – Chevanceaux
RN206	Mise à 2x2 voies de la section Chasseurs – Machilly
RN82	Aménagement à 2x2 voies de la section Neulise – Balbigny
RN90	Déviations de Montgalgan

**L'hypothèque budgétaire que constitue pour l'AFITF la suspension de l'écotaxe soulève évidemment de fortes interrogations et attentes dans ce domaine. Cette suspension pourrait amener à devoir se réinterroger sur les choix et les priorités à opérer en terme de création d'infrastructures.**

L'action 12 « **Entretien et exploitation du réseau routier national** » regroupe les crédits destinés à l'exploitation, à l'entretien courant et préventif des 12 136 kilomètres du réseau routier national non concédé, aux opérations de réhabilitation et de régénération, aux aménagements de sécurité (notamment relatifs aux tunnels routiers), à la gestion du trafic et à l'information des usagers.

Ces crédits s'élèvent à **340,8 millions d'euros** en crédits de paiement, en diminution de 0,35 % par rapport à la loi de finances initiale pour 2013. Ils sont fixés à 335,3 millions d'euros en autorisations d'engagement, ce qui représente une diminution de 0,55 % par rapport à la loi de finances initiale pour 2013.

**CRÉDITS DU BUDGET GÉNÉRAL POUR L'ACTION 12**  
(en millions d'euros)

Action 12 : entretien et exploitation du réseau routier national	Autorisations d'engagement 2014	Crédits de paiement 2014
Chaussées : entretien préventif et grosses réparations	112,6	112,6
Entretien courant et exploitation	134,2	134,2
Réhabilitation des ouvrages d'art	42,4	42,4
Immobilier, radios et matériels techniques	28,6	34
Maintenance des équipements dynamiques	17,6	17,6
<b>TOTAL</b>	<b>335,3</b>	<b>340,8</b>

Ces crédits devraient être complétés par **330 millions d'euros** de fonds de concours et d'attributions de produits, en augmentation de 3,6 % par rapport à ce qui était annoncé en loi de finances initiale pour 2013. Mais **la majorité de ces crédits entre dans le périmètre de compétences de l'AFITF et soulève donc les mêmes incertitudes qu'exposées précédemment.**

**FONDS DE CONCOURS DE L'AFITF POUR L'ACTION 12**  
(en millions d'euros)

Fonds versés par l'AFITF pour l'entretien et l'exploitation du réseau (crédits de paiement)	Prévisions 2014 <sup>1</sup>
Mise en sécurité des tunnels	123,2
Programme de sécurité	22
Aires pour les poids lourds	6
Régénération du réseau	110
Equipements dynamiques	63,8
<b>TOTAL</b>	<b>325</b>

<sup>1</sup> Avant l'annonce de la suspension de la taxe poids lourds. Ces montants sont présentés dans le projet annuel de performance comme une estimation, le budget de l'AFITF pour 2014 n'étant adopté qu'en décembre 2013.

L'action 13 « **Soutien, régulation, contrôle et sécurité des services de transports terrestres** » est transversale aux différents modes de transports terrestres puisqu'elle vise à soutenir le report modal, à assurer un fonctionnement concurrentiel équitable des secteurs de transport, à soutenir les mesures de prévention contre les accidents et à accompagner les professions en difficulté. Ses crédits s'élèvent à 54,1 millions d'euros en crédits de paiement et 49,1 millions d'euros en autorisations d'engagement, auxquels devraient s'ajouter des fonds de concours et attributions de produits (54 millions en AE et 38,9 millions en CP).

Au sein de cette enveloppe, 3,1 millions d'euros en AE et CP sont destinés aux dépenses d'équipements nécessaires aux contrôles routiers. 1,8 million d'euros en AE et CP sont prévus au titre du soutien économique et social au transport routier, dont 1,3 million pour le fonctionnement du Conseil national routier (CNR), lieu d'échanges et de réflexion pour la profession des transporteurs routiers. 500 000 euros en AE et CP correspondent à des soutiens aux actions de mutation et d'évolution du transport routier comme la réduction du dioxyde de carbone, ainsi qu'aux formations économiques et sociales des acteurs sociaux.

L'action 15 « **Stratégie et soutien** » comprend les dépenses transversales au programme « Infrastructures et services de transport ». Elle regroupe, d'une part, les dépenses d'études générales et de prospective et les dépenses de logistique de la DGITM.

En raison de la création du centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA), qui intégrera en 2014 le service d'études sur les transports, les routes et leurs aménagements (SETRA) et le centre d'études techniques maritimes et fluviales (CETMEF), le périmètre de cette action est modifié. Les montants relatifs à la subvention pour charges de service public de ces entités, évalués à 4,1 millions d'euros, sont transférés au programme 217, auquel est rattaché le CEREMA.

En conséquence, les crédits de paiement de l'action sont fixés à 19,1 millions d'euros, alors qu'ils s'élevaient à 23,7 millions d'euros en loi de finances initiale pour 2013. Cela représente, une fois l'effet de périmètre écarté, une diminution de 2,2 %.

Dans cette enveloppe et comme en 2013, un million d'euros sont affectés à l'Agence française de l'information multimodale et de la billettique, créée en 2010.

## II. L'ÉCOTAXE : AGIR VITE

### A. POURQUOI L'ÉCOTAXE DOIT ENTRER EN VIGUEUR

#### 1. Un manque à gagner pour le financement des infrastructures de transport

Certes, et comme l'a indiqué le Premier ministre le 29 octobre dernier, la suspension de l'écotaxe n'équivaut pas à une suppression. Elle risque toutefois de **retarder nombre de projets d'infrastructures**. Si l'AFITF a pu solliciter son fonds de roulement de façon exceptionnelle en 2013, ce mécanisme ne pourra être réitéré en 2014. Dès lors, en l'absence de compensation totale par l'Etat, et comme cela a déjà été le cas en 2013, elle sera obligée de revoir son programme de dépenses à la baisse.

Or, d'après le projet annuel de performance annexé au projet de loi de finances, en 2014, les ressources prévisionnelles de l'AFITF devaient permettre de financer les projets suivants :

- la poursuite des travaux de construction des LGV Est Européenne (seconde phase), Sud-Europe-Atlantique (Tours-Bordeaux), Bretagne-Pays de la Loire et du contournement ferroviaire de Nîmes-Montpellier ;

- la poursuite des études et des travaux de reconnaissance déjà engagés du projet de liaison ferroviaire Lyon-Turin et de ses accès français ;

- la poursuite de la modernisation et de la régénération du réseau fluvial dans le cadre du contrat de performance avec VNF ;

- la poursuite des projets routiers engagés (Route Centre Europe Atlantique, RN 88 Albi-Rodez, A150 au nord de Rouen et rocade L2 à Marseille) ;

- la poursuite des aménagements pour l'autoroute ferroviaire atlantique ainsi que la préparation de nouvelles autoroutes de la mer ;

- le financement des dernières tranches annuelles des contrats de projets 2007-2013 relatifs aux volets transports ferroviaires, fluviaux, maritimes ou collectifs, des programmes de modernisation des itinéraires routiers (PDMI), de la nouvelle génération de contrats de plan 2014-2020, des appels à projet en cours pour les transports collectifs urbains, des contrats spécifiques à la modernisation du réseau de transports collectifs francilien (hors Grand Paris) et enfin des infrastructures routières et ferroviaires prévues dans le cadre du plan exceptionnel d'investissement (PEI) pour la Corse ;

- la poursuite du soutien au programme d'équipement du réseau ferré national en radiotéléphonie GSM-R, du financement des programmes de mise en sécurité des tunnels routiers et ferroviaires, des suppressions de passages à niveau, des mise aux normes des infrastructures pour leur

accessibilité aux personnes à mobilité réduite, enfin des aménagements de régénération, de sécurité et de gestion de trafic sur le réseau routier national ;

- la poursuite des investissements spécifiques prévus dans le cadre de l'engagement national pour le fret ferroviaire ;

- la modernisation des matériels roulants d'Ile-de-France et des trains d'équilibre du territoire (remplacement des matériels Corail, TéoZ et Lunéa).

**L'absence des ressources liées à l'écotaxe serait d'autant plus problématique pour l'AFITF que le Premier ministre a annoncé en juillet dernier le choix du second scénario proposé par la commission « Mobilité 21 », à savoir le scénario le plus ambitieux pour le développement des infrastructures de notre pays au cours des prochaines années.**

#### LES CONCLUSIONS ET LES SUITES DE LA COMMISSION « MOBILITÉ 21 »

A la suite du Grenelle de l'environnement, le précédent Gouvernement avait engagé l'élaboration d'un schéma national des infrastructures de transport (SNIT) afin de recenser les orientations de l'Etat dans ce domaine. L'ampleur des investissements qu'il impliquait de réaliser, évalués à 245 milliards d'euros sur 25 ans, le rendait très peu réaliste.

C'est la raison pour laquelle le ministre des transports a souhaité revoir ce schéma. Il a mis en place, en octobre 2012, la commission « Mobilité 21 », composée de parlementaires de sensibilités diverses et de personnalités qualifiées, afin de hiérarchiser les projets d'infrastructures du SNIT mais aussi de formuler des recommandations en vue de créer les conditions d'une mobilité durable.

Cette commission, présidée par Philippe Duron, a rendu le résultat de ses travaux en juin 2013. Pour formuler des propositions de hiérarchisation des grands projets, elle a envisagé deux scénarios de financement.

Le premier scénario repose sur le maintien, jusqu'en 2030, des ressources de l'agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) à leur niveau attendu en 2017, soit 2,26 milliards d'euros par an, ce qui équivaut à un total cumulé de 31,6 milliards d'euros.

Compte tenu des engagements déjà pris par l'AFITF, à hauteur de 22,9 milliards d'euros, ainsi que des dépenses nécessaires pour la modernisation des réseaux et le renouvellement des matériels roulants, ce scénario permettrait le lancement de 8 à 10 milliards d'euros de projets nouveaux.

Le second scénario est plus ambitieux, puisqu'il propose un montant d'investissements nouveaux de l'ordre de 28 à 30 milliards d'euros. Il repose toutefois sur l'hypothèse d'une amélioration de la conjoncture économique et la mobilisation de sources supplémentaires de financement, à hauteur de 400 millions d'euros par an, montant qui équivaut à la moitié de la subvention d'équilibre que l'Etat doit verser à l'AFITF en 2013. Or, cette subvention avait à l'origine vocation à s'éteindre au cours des prochaines années, l'écotaxe devant se substituer à cette subvention prélevée sur le budget général.

Lors de son discours de présentation du plan « Investir pour la France » le 9 juillet 2013, le Premier ministre a indiqué que le Gouvernement prenait pour référence ce « scénario 2 ».

La liste des projets envisagés dans ces deux scénarios figure en annexe du rapport.

**Face à cette situation, votre rapporteur est convaincu que cette taxe poids lourds doit entrer en vigueur.** En outre, si l'enjeu budgétaire est important, il n'est pas le seul.

## **2. La mise en application concrète du principe de l'« utilisateur-payeur »**

Il semble logique que les **poids lourds qui empruntent le réseau non concédé paient l'infrastructure qu'ils utilisent**, comme le font les transporteurs qui utilisent d'autres modes de transport, par exemple les entreprises de fret ferroviaire en s'acquittant de péages. A défaut, **le transport routier resterait privilégié par rapport à d'autres types de transport pourtant plus respectueux de l'environnement.**

Si l'écotaxe appartient en droit français à la catégorie des « taxes », parce que son produit ne sera pas affecté dans sa totalité à l'entretien des tronçons de réseau taxé, elle ressemble en fait beaucoup à une **redevance d'utilisation**. C'est d'ailleurs ainsi qu'elle est qualifiée en droit européen. Le calcul de ses taux, encadré par la directive « Eurovignette<sup>1</sup> », reflète en effet **les coûts d'usage de la route. Il ne s'agit donc pas, comme certains l'ont évoqué, d'une fiscalité « de rendement », dont l'unique finalité serait de générer de nouvelles recettes. La quasi-totalité de ses recettes sont d'ailleurs affectées au financement des infrastructures de transport.**

Le report de certains camions sur les réseaux secondaires, pour éviter les péages par exemple, a aujourd'hui des **conséquences lourdes, que ce soit en termes de sécurité routière, de congestion, ou d'état des chaussées. Renoncer à la taxe poids lourds reviendrait à continuer à faire assumer par l'Etat ou les collectivités territoriales, et donc par l'impôt, le coût des dégâts causés à la route.**

L'écotaxe possède aussi l'avantage de toucher tous les utilisateurs de la route, qu'ils soient français ou étrangers. Elle est donc préférable à d'autres sources de financement, telles qu'une hausse de la fiscalité sur le

---

<sup>1</sup> Directive 1999/62/CE du 17 juin 1999 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures.



gazole, qui toucherait davantage les entreprises françaises, les poids lourds étrangers pouvant remplir leurs réservoirs avant de passer la frontière.

Dès le Grenelle de l'environnement, et pour ne pas remettre en cause l'équilibre économique fragile du secteur des transports, **un mécanisme de répercussion de cette redevance auprès des chargeurs a été prévu**. L'article 16 de la loi n° 2013-431 du 28 mai 2013 portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports a considérablement simplifié le dispositif envisagé par le précédent Gouvernement. Il instaure une majoration forfaitaire des prix du transport, correspondant au surcoût moyen du transport engendré par l'écotaxe, qui s'applique de façon automatique au prix du transport acquitté par le chargeur. Ce système simplifiant la répercussion vers les chargeurs est fortement défendu par la fédération nationale des transporteurs routiers (FNTR).

En outre, le simple recours à un système de vignette - et donc non lié aux choix de parcours - ne permettrait d'agir ni sur le report modal lorsque des alternatives existent ni sur la rationalisation des transports (pour augmenter les taux de chargement et faire baisser les distances parcourues). L'exemple suisse exposé ci-dessous le démontre.

Le système de l'écotaxe a le mérite d'être évolutif et pourra permettre, à terme, de prendre en compte d'autres enjeux environnementaux.

### 3. L'argument écologique

En émettant un signal-prix sur le transport routier, la taxe poids lourds doit avoir pour effet de rationaliser les itinéraires routiers. Il s'agit par exemple de réduire le nombre de déplacements à vide et d'augmenter la charge transportée par camion.

En ce qui concerne le report modal, il est évident que la mise en œuvre de la taxe n'a pas pour objet de transférer la totalité des camions des routes vers le rail ou les voies fluviales. Le train ou le bateau ne sont pas nécessairement adaptés à toutes les opérations de transport de marchandises. Les petites livraisons de proximité sont effectuées de façon privilégiée par la route.

En ce qui concerne les grands trajets, le succès du report modal ne dépend pas seulement de la différence de prix entre la route et le rail mais aussi, de l'offre qu'est en mesure de proposer le système ferroviaire. Or, la qualité de cette offre est conditionnée à des investissements importants, pour traiter le problème des nœuds ferroviaires afin de faciliter l'octroi de sillons de qualité au fret, ou pour améliorer la signalisation et le passage des wagons. L'exemple de la Suisse est éclairant : la recette annuelle de la taxe sur les poids lourds représente 1,2 milliard d'euros, le fret routier a cessé

d'augmenter, un recul de la distance parcourue par les poids lourds de 6,4 % entre 2001 et 2005 et une baisse de 16 % du nombre de trajets effectués par des poids lourds dans les Alpes suisses ont été constatés, et les transporteurs ont augmenté leur taux de chargement de 60 % entre 2001 et 2005.

La taxe poids lourds doit justement apporter des recettes pour financer ces investissements, tout en émettant un signal-prix sur l'usage de la route. C'est en ce sens qu'elle va contribuer au report modal.

## **B. LES PISTES D'ÉVOLUTION PROPOSÉES PAR VOTRE RAPPORTEUR**

Afin de permettre une entrée en vigueur rapide de la taxe poids lourds, et d'éviter toute perspective d'enlèvement, il est indispensable de trouver rapidement des réponses aux difficultés exposées par les différents acteurs qui ont amené au blocage actuel.

### **1. Remédier aux difficultés rencontrées par les entreprises de transport**

L'application concrète de l'écotaxe soulève un certain nombre de problèmes pour les transporteurs. **Une des causes principales de la contestation de l'écotaxe est qu'elle n'est pas appliquée également et qu'elle pourrait donc favoriser la concentration du secteur du transport routier.** Son application concrète désavantage en effet les petites entreprises de transport. Votre rapporteur préconise dès lors de trouver les dispositifs adéquats pour gommer les inégalités face à cette redevance, entre les grandes entreprises et les PME, TPE et ETI du secteur.

Une première série de difficultés est liée à la distinction entre les redevables abonnés et non-abonnés.

Les abonnés souscriront un contrat directement avec une société habilitée de télépéage (SHT). Ils disposeront d'un équipement embarqué venant soit d'Ecomouv', soit de la SHT elle-même. Dans tous les cas, c'est la SHT qui acquittera la taxe auprès d'Ecomouv' et la facturera ensuite à ses clients. Les abonnés bénéficieront d'un abattement d'écotaxe de 10 % correspondant à l'économie de gestion engendrée par ce dispositif par rapport aux non-abonnés. **Cette première différence d'application de l'écotaxe est aggravée par deux avances de trésorerie dont devront s'acquitter les non-abonnés : le prépaiement de l'écotaxe et la caution sur l'équipement embarqué.**

En premier lieu, alors que les abonnés paieront après passage, avec une date de facturation négociée avec la SHT, les non-abonnés devront prépayer l'écotaxe. Pour un transporteur utilisant principalement le réseau

taxé, qui serait lui-même payé de sa prestation de transport à trente jours, un rapide calcul amène à estimer l'avance de trésorerie à plusieurs centaines voire milliers d'euros par camion. Cette différence de traitement est particulièrement contestable dans la mesure où les SHT sont libres de choisir leurs abonnés, et donc de refuser des clients (notamment, pour éviter les impayés, ceux ne bénéficiant pas de garanties financières suffisantes). Les petits transporteurs sont par conséquent directement menacés par ce système, qui crée une inégalité manifeste entre usagers de la route face à cette taxe.

Certains acteurs ont également déploré le prix parfois élevé des abonnements. En effet, les SHT peuvent proposer et facturer dans le cadre de ces abonnements des services à valeur ajoutée (proposition de parcours optimisé, reconstitution de parcours...). Il existe toutefois des abonnements gratuits, dont le contenu est limité à la collecte de la taxe. Le droit à abonnement gratuit pour tous les transporteurs, sans possibilité de refus *a priori* par les SHT, semblerait la réponse la plus simple.

En second lieu, les **non-abonnés devront s'acquitter d'une caution auprès d'Ecomouv'** pour se procurer l'équipement embarqué nécessaire à la collecte de la taxe, à hauteur de 100 euros. Multiplié par le nombre de camions, la caution pourra elle aussi poser des problèmes de trésorerie. Dès lors, votre rapporteur préconise une remise à plat du système de caution, voire éventuellement sa suppression pure et simple.

**Enfin, l'équipement embarqué sera obligatoire dans chaque camion français à compter de l'entrée en vigueur de la taxe, qu'il emprunte le réseau taxable ou non.** Ainsi, en Corse par exemple, où il n'y a aucune route soumise à l'écotaxe, les camions devront tout de même se procurer cet équipement embarqué. S'il est compréhensible que l'Etat ait cherché, par ce dispositif, à minimiser les possibilités de fraude, le fait que cette obligation ne s'impose, pour les camions étrangers, qu'aux véhicules qui ont prévu d'emprunter le réseau taxable, rajoute au sentiment d'inégalité entre transporteurs français et étrangers.

Votre rapporteur estime essentiel de résoudre ces difficultés d'inégalité de traitement et d'avance de trésorerie. Elles sont au cœur de la mobilisation contre l'écotaxe d'une partie des transporteurs routiers.

De façon générale, votre rapporteur estime que la mise en place de la taxe poids lourds devrait être accompagnée de signaux vers le monde du transport routier. Plusieurs pistes ont été évoquées lors des auditions : la création d'un fonds de modernisation destiné aux TPE et PME, des investissements supplémentaires pour l'amélioration des aires de repos pour les routiers sur le réseau taxable, la prise en charge des frais d'adaptation des entreprises et de formation du personnel liés à l'entrée en vigueur de la taxe...

**La question du renouvellement de la flotte vers des camions moins polluants a également été évoquée.** Lors de la réunion de commission, il a beaucoup été question des expériences étrangères. Votre rapporteur note qu'en Allemagne, la mise en place de la taxe kilométrique *LKW-Maut* a été accompagnée de mesures en faveur des transporteurs routiers, notamment pour les aider à acquérir des véhicules moins polluants. D'après le Conseil national des professions de l'automobile (CNPA), une subvention de 100 millions d'euros par an a été accordée aux transporteurs routiers pour l'achat de véhicules Euro 5. Une part du produit de cette taxe a également été affectée à la mise en place d'aides à l'installation de filtres à particules.

Ce dispositif serait d'autant plus justifié que le parc roulant français des poids lourds est essentiellement composé de véhicules diesel anciens, aux normes d'émissions de polluants moins exigeantes que celles applicables aux véhicules neufs aujourd'hui. Il aiderait les transporteurs à acheter de nouveaux véhicules, aux normes d'émissions EURO plus récentes, et de ce fait, soumis à un taux d'écotaxe plus faible.

#### RÉPARTITION DU PARC DES POIDS LOURDS (PL) EN FRANCE

Motorisation	Norme euro respectée	Nombre de véhicules	% du nombre total de PL
<b>Diesel</b>	pré-Euro I	3 893	0,65
	Euro I	14 841	2,49
	Euro II	116 687	19,54
	Euro III	187 301	31,36
	Euro IV	134 967	22,60
	Euro V	136 192	22,81
<b>Sous-total diesel</b>		<b>593 881</b>	<b>99,45</b>
<b>Essence</b>	pré-Euro I	2	0
	Euro I	34	0,01
	Euro II	271	0,05
	Euro III	1 027	0,17
	Euro IV	1 110	0,19
	Euro V	855	0,14
<b>Sous-total essence</b>		<b>3 299</b>	<b>0,55</b>
<b>Total PL</b>		<b>597 180</b>	<b>100</b>

Source : ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie. Les données présentées dans les deux tableaux ci-dessus proviennent d'une étude réalisée par le Centre Interprofessionnel Technique d'Études de la Pollution Atmosphérique. Elles sont basées sur le parc roulant français en décembre 2012. La répartition des véhicules selon les normes Euro respectées a été estimée en considérant les dates de mise en circulation des véhicules considérés.

**Un autre type de difficultés provient du mécanisme de répercussion de la taxe, (payée par le prestataire de transport mais répercutée sur le chargeur) l'objectif étant de faire porter le coût de la taxe sur les donneurs d'ordre qui sont les réels utilisateurs de la route.**

Les entreprises de transport bénéficieront en théorie, comme on l'a vu, du mécanisme de majoration de leur prix instauré par l'article 16 de la loi n° 2013-431 du 28 mai 2013. Cependant, la majoration forfaitaire n'est pas applicable dans un bon nombre de situations, notamment lorsqu'il est impossible d'isoler précisément le coût du transport dans le montant de la prestation. De plus, la répercussion de la taxe pourrait faire l'objet d'une négociation commerciale indirecte, avec pression du client pour que le transporteur baisse le montant facturé pour sa prestation, à hauteur de la majoration de pied de facture. Dans la situation de fragilité économique des entreprises du transport routier et de concurrence exacerbée, cette négociation serait défavorable aux transporteurs.

Il est essentiel que la direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes accorde une attention particulière à la bonne application du dispositif de majoration, et définisse les moyens de garantir que la somme correspondant à l'écotaxe reste en dehors de la négociation commerciale, surtout dans les relations avec la grande distribution.

La déstabilisation du secteur des transports, marquée par la multiplication des pratiques de *dumping* social est probablement le sujet central.

**Par exemple, le contournement du régime européen des travailleurs détachés permet à des entreprises réalisant des opérations de transport en France d'employer des chauffeurs étrangers, certes rémunérés au niveau du salaire minimum français, mais soumis au régime de cotisations sociales de leur pays d'origine, moins coûteux et moins protecteur que le système français.**

Les constatations de votre rapporteur rejoignent ici celles de Mme Fabienne Keller, auteur d'un rapport sur la circulation des mégacamions et le fret routier européen (n° 644 publié le 10 juin 2013), avec, dans le domaine du transport routier - comme dans d'autres - des problèmes de distorsion de concurrence dans le cadre du détachement des travailleurs ressortissants de l'UE. Le Gouvernement vient d'ailleurs d'annoncer un plan de lutte contre le détachement abusif. Cette question renvoie à un enjeu d'harmonisation sociale au niveau européen.

**LE PLAN DE LUTTE CONTRE LE TRAVAIL ILLÉGAL ET LE DÉTACHEMENT ABUSIF PRÉSENTÉ PAR LE GOUVERNEMENT**

Le ministre du travail, de l'emploi, de la formation professionnelle et du dialogue social a présenté une communication relative au plan de lutte contre le travail illégal et le détachement abusif en Conseil des ministres le 27 novembre 2013.

Le droit européen définit un cadre régissant la situation des travailleurs dits « détachés ». Il s'agit de ceux que leur employeur envoie provisoirement exercer leurs fonctions dans un autre État membre. Or, le contournement de ces règles s'accroît en France, comme dans tous les États européens. Il se diffuse dans le bâtiment et dans de nombreux autres secteurs d'activité. Il est constaté sur l'ensemble du territoire, et se manifeste par des montages frauduleux de plus en plus sophistiqués. Cette concurrence déloyale de la part d'entreprises européennes qui interviennent en France sans respecter les règles du détachement constitue un véritable « dumping social ». De tels abus précarisent les salariés et constituent une menace pour le tissu économique et social de la France, qui ne peut être acceptée.

S'il ne s'agit pas de remettre en cause la liberté de circulation et de prestation, au cœur du projet européen, et qui bénéficie aussi aux entreprises françaises qui détachent légalement en Europe, la France doit lutter de façon énergique contre les fraudes et les abus qui sapent le principe même de ces libertés.

Le Gouvernement entend les combattre sur le territoire, et les prévenir par une action dissuasive vis-à-vis des entreprises françaises qui recourent illégalement au détachement. Cette action s'inscrit dans la durée. L'ensemble du Gouvernement et les services de l'État dans toutes leurs composantes sont mobilisés et les partenaires sociaux seront associés.

Le Gouvernement entend mener une politique offensive sur tous les fronts :

- Le contrôle des abus pour les sanctionner. Le programme de contrôles de l'inspection du travail et des autres services compétents de l'État sera intensifié et ciblera les principaux secteurs où les dérives sont constatées.

- La prévention de la fraude, avec le concours des partenaires sociaux. Dans les principales branches concernées, l'engagement des partenaires sociaux aux côtés des administrations de contrôle sera matérialisé par des conventions de partenariat. Le travail entrepris avec plusieurs professions en 2013 sera étendu.

- Le renforcement de l'arsenal législatif national. Il sera complété pour davantage responsabiliser les maîtres d'ouvrage et les donneurs d'ordre quand ils recourent à des sous-traitants multiples et permettre aux organisations professionnelles et syndicales de se constituer parties civiles en cas de travail illégal.

- La recherche d'outils adaptés à l'échelle européenne. La France, emportant le soutien d'autres pays, a défendu en octobre à Bruxelles une position ferme pour responsabiliser les entreprises donneuses d'ordre en cas de contournement des règles de détachement par un de ses sous-traitants, et pour le maintien d'une capacité des États de fixer la liste des documents qu'ils peuvent exiger des entreprises en cas de contrôle. Elle mène une action résolue pour aboutir, à la prochaine réunion du conseil des ministres du travail européens du 9 décembre, à un texte d'application qui permettra de lutter plus efficacement contre le « dumping social ». Une coopération accrue entre les inspections du travail des États membres est également nécessaire et à construire. Par ailleurs, l'instauration, dans chaque État membre, d'un salaire minimum est également un moyen pour lutter contre la concurrence sociale déloyale.

*Source : Portail du Gouvernement*

Par ailleurs, les autres types d'infractions constatées (réglementation relative au temps de conduite ou surcharge par exemple) sont multiples. Le renforcement des contrôles constitue donc un enjeu fort, également souligné par Mme Keller.

Pour terminer, la concurrence que représentent les véhicules utilitaires légers dont le poids est tout juste inférieur à 3,5 tonnes a aussi été évoquée par les représentants des transporteurs rencontrés par votre rapporteur. Soumis à des limitations de vitesse moins contraignantes, ces véhicules ne seront pas redevables de l'écotaxe. Il existe dès lors un risque de multiplication des convois de petits véhicules, en remplacement des poids lourds traditionnels.

Dans ce cadre, votre rapporteur est opposé à une **exonération des poids lourds de 3,5 tonnes à 12 tonnes, qui introduirait un nouvel effet de seuil** avec, d'une part, les poids lourds de 3,5 tonnes à 12 tonnes non soumis à l'écotaxe et d'autre part, les poids lourds de plus de 12 tonnes soumis à cette dernière, et donc un risque de transfert des trafics vers des petits poids lourds, plus nombreux sur les routes. Cette mesure représenterait en outre une perte de recettes de l'ordre de 200 millions d'euros par an.

## **2. Apporter des réponses à la filière agricole**

Les récentes manifestations finistériennes ont mis en exergue les difficultés actuelles de la filière agricole et agroalimentaire, en Bretagne notamment. Ces difficultés sont réelles et vont évidemment bien au-delà de la question de l'entrée en vigueur de la taxe poids lourds.

Cette taxe, qui n'est pas encore entrée en vigueur, n'est évidemment pas responsable de la crise actuelle qui est une crise structurelle. Son impact devrait par ailleurs être relativement limité sur la filière agricole. En effet, le réseau routier local de proximité n'est pas concerné par la taxe poids lourds.

Les taux retenus sont relativement bas, puisqu'ils se traduiront par un coût moyen de 13 centimes d'euro par kilomètre parcouru, alors qu'il s'élève à 17,5 centimes d'euro en Allemagne, et à 19 centimes d'euro sur le réseau autoroutier.

De plus, les véhicules agricoles comme les citernes de transport de lait ont été exonérés de la taxe poids lourds. Enfin, la Bretagne, de même que les régions Aquitaine et Midi-Pyrénées bénéficieront d'un abattement de 30 % sur les taux national en raison de leur périphéricité. Cet abattement a même été porté à 50 % pour la Bretagne par la loi du 28 mai 2013 portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports.

En moyenne, sur l'ensemble du territoire, la taxe poids lourds engendrera une augmentation du prix du transport de 4 %.

**Il n'en demeure pas moins que la filière agricole est dans une situation très fragile, que la moindre hausse des coûts peut perturber. C'est la raison pour laquelle votre rapporteur défend des mesures concrètes et ciblées pour soulager la filière.**

Certains acteurs ont évoqué la piste d'une exonération des premiers kilomètres de transport, ou d'une progressivité des taux en fonction de la distance parcourue, qui aurait pour avantage de préserver plus qu'aujourd'hui le transport de proximité. Mais la fixation des caractéristiques de la taxe poids lourds est très encadrée à l'échelle européenne par la directive « Eurovignette », et cette proposition n'y serait pas conforme. Est en effet proscrite toute *« discrimination, directe ou indirecte, en raison de la nationalité du transporteur de l'Etat membre ou du pays tiers d'établissement du transporteur ou d'immatriculation du véhicule, ou de l'origine ou de la destination du transport. »*

**La directive « Eurovignette » permet toutefois des exonérations<sup>1</sup> qui atteindraient directement le secteur agricole, sans grever de façon démesurée les recettes de l'écotaxe.**

Ainsi, votre rapporteur préconise **l'exonération des véhicules de transport de déchets d'animaux ou de carcasses non destinés à la consommation humaine, d'une part, et des véhicules utilisés pour le transport d'animaux vivants dans un rayon de 50 kilomètres**, cette dernière condition étant imposée par la directive européenne, d'autre part. Cet ajustement est relativement facile d'application, dans la mesure où ces véhicules répondent à un usage spécifique et pourraient être clairement identifiés.

Votre rapporteur souhaite également saisir la possibilité d'exonérer **« les véhicules utilisés [...] par des entreprises d'agriculture, d'horticulture,**

---

<sup>1</sup> Elle renvoie en fait aux exonérations prévues par le règlement n° 561/2006 du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements n° 3821/85 et n° 2135/98 et abrogeant le règlement n° 3820/85.



---

*de sylviculture, d'élevage ou de pêche pour le transport de biens dans le cadre de leur activité professionnelle spécifique, dans un rayon de 100 kilomètres autour du lieu d'établissement de l'entreprise<sup>1</sup> ». Les termes de « transport de biens dans le cadre de leur activité professionnelle » ne sont pas définis explicitement par le règlement européen auquel renvoie la directive « Eurovignette ». Votre rapporteur émet l'hypothèse qu'ils pourraient être interprétés comme offrant la possibilité d'exonérer le transport de **toutes les matières agricoles exploitées en amont du produit fini**. De même, le terme « véhicules utilisés par des entreprises d'agriculture » pourrait s'entendre dans un sens large, correspondant aux véhicules appartenant à des entreprises agricoles ou aux véhicules appartenant à des transporteurs privés.*

Deuxièmement, la mise en place de l'écotaxe doit être une **opportunité pour rééquilibrer les relations entre les producteurs et la grande distribution**. Votre rapporteur constate que la contestation de l'écotaxe vient souligner le fait que la grande distribution a aujourd'hui un impact anxiogène très fort sur l'économie de notre pays. **Cette dernière va largement bénéficier du crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi (CICE)**. Le rapport du comité de suivi du CICE remis en octobre 2013 ne fournit pas d'évaluation détaillée de cette mesure. Il indique toutefois que ce sont les secteurs dont la distribution des salaires est centrée vers des rémunérations basses qui bénéficient le plus du crédit d'impôt. Or, le commerce en fait partie, avec 70,8 % de sa masse salariale exigible au dispositif. Ainsi, le commerce en général bénéficiera d'un montant de 3,5 milliards d'euros, soit 17,6 % de la totalité du CICE. La grande distribution a donc les moyens d'absorber facilement cette augmentation du coût du transport sans avoir de raison d'augmenter la pression sur les entreprises agricoles ou les transporteurs.

Le mécanisme de répercussion de l'écotaxe garantit que le redevable de la taxe soit l'utilisateur réel de la route, ce qui est le cas pour la grande distribution qui utilise le réseau routier pour le transport des marchandises qui viendront achalander ses points de distribution. Il est dès lors légitime que la grande distribution assume le surcoût résultant de l'entrée en vigueur de l'écotaxe au lieu de le reporter sur les producteurs et sur le consommateur final. C'est la raison pour laquelle votre rapporteur est favorable à un dispositif **de mention obligatoire du coût résultant de la mise en œuvre de l'écotaxe en pied de la facture du producteur afin qu'il puisse être intégralement répercuté auprès de la grande distribution**. Le surcoût dû à l'écotaxe doit être sorti du champ de la négociation commerciale sur les prix entre producteurs et distributeurs.

---

<sup>1</sup> Termes employés par le règlement n° 561/2006 du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, auquel renvoie la directive « Eurovignette ».

Il semble en revanche difficile d'aller plus loin dans ce domaine dans le cadre de l'écotaxe. La majoration mise en place pour répercuter auprès des chargeurs les coûts de l'écotaxe pour les transporteurs n'est pas transposable aux producteurs, dans la mesure où le surcoût lié à l'écotaxe est très difficile à identifier et généraliser au sein d'un processus complet de production, qui fait intervenir plusieurs facteurs. Votre rapporteur appelle néanmoins à un rééquilibrage de la relation producteurs-distributeurs au moyen de dispositions d'ordre public économique.

### 3. Taxer davantage les 44 tonnes

Le décret n° 2012-1359 du 4 décembre 2012 relatif au poids total roulant autorisé des véhicules terrestres à moteur a autorisé la circulation des poids lourds de 40 à 44 tonnes sur l'ensemble du réseau routier national. Or, la circulation de ces camions accélère l'usure des chaussées de façon considérable.

D'abord autorisée sous la forme de dérogations ciblées pour favoriser l'intermodalité, puis pour le transport de denrées agricoles, la circulation de ces camions aurait eu peu d'impact sur les infrastructures si elle avait été réservée aux ensembles de six essieux, comme le relève une étude de la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) de janvier 2010<sup>1</sup>. En effet, sur ces camions, la charge par essieu est mécaniquement réduite, ce qui diminue leur impact sur les chaussées. En revanche, un poids lourds de 44 tonnes à cinq essieux « *produit une usure équivalente à deux poids lourds de 40 tonnes sur une route à fort trafic (surcoût d'entretien de 2 %), avec un impact majoré sur les routes à faible trafic (+ 4 %) ».*

Le décret de décembre 2012 a autorisé la circulation de l'ensemble des poids lourds de 40 à 44 tonnes, qu'ils disposent de cinq ou six essieux, alors qu'aujourd'hui, la très grande majorité des camions de 44 tonnes (95 % d'entre eux, d'après la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer) n'a que cinq essieux. **Cette mesure est donc lourde de conséquences pour l'entretien de nos chaussées.**

L'Association des sociétés françaises d'autoroute (ASFA) a conduit un travail d'évaluation de l'agressivité sur les chaussées des poids lourds de 44 tonnes, qui figure en annexe.

Dans ce cadre, et pour confirmer la logique de redevance de l'écotaxe, votre rapporteur préconise **d'augmenter les taux d'écotaxe applicables aux poids lourds de 44 tonnes à cinq essieux**. Il ne s'agirait là

---

<sup>1</sup> DGITM, Direction des services de transport, « Rapport au Parlement sur les enjeux et les impacts relatifs à la généralisation de l'autorisation de circulation des poids lourds de 44 tonnes », 22 janvier 2010.

que d'une juste compensation, par les utilisateurs de tels véhicules, de l'accélération de l'usure des routes dont ils sont responsables.

Cette mesure aurait en outre l'intérêt **de limiter l'« effet rebond » résultant de l'autorisation de la circulation des 44 tonnes**, c'est-à-dire de **supprimer l'accroissement de compétitivité du transport routier**, par rapport au rail et au fluvial, résultant de l'augmentation des possibilités de charge par camion.

#### **4. Garantir une mesure objective et effective du report de trafic engendré par la taxe poids lourds sur les autoroutes**

En renchérissant le coût de l'utilisation du réseau non concédé, la taxe poids lourds devrait entraîner le report d'une partie du trafic sur le réseau autoroutier. Si ce dernier restera plus coûteux que le réseau non concédé, puisque le montant des péages est supérieur à celui de la taxe poids lourds, il représente parfois un gain de temps qui conduira certains transporteurs à le privilégier.

A l'origine, le ministère de l'Ecologie avait estimé que **ce report de trafic engendrerait une augmentation des recettes des péages comprise entre 250 et 400 millions d'euros**. De leur côté, les sociétés d'autoroutes estiment que ce report de trafic ne sera pas nécessairement aussi conséquent.

Dans ce cadre, **il semble indispensable de se doter d'un dispositif de mesure de ce report de trafic, capable de fournir l'évolution du trafic liée à la mise en œuvre de cette taxe et non susceptible de contestations**. Rencontré par votre rapporteur, le délégué général de Association des sociétés françaises d'autoroutes (ASFSA) a approuvé le principe de cette mesure.

Ce n'est qu'à partir de données fiables et objectives que l'Etat pourra, dans un second temps, réfléchir à une récupération éventuelle de l'effet d'aubaine créée par la mise en œuvre de la taxe poids lourds pour les sociétés d'autoroutes, à laquelle votre rapporteur est favorable.

Or, la privatisation des autoroutes - qui a privé le report modal d'une source dynamique de financement - rend beaucoup plus difficile de faire contribuer les autoroutes au financement des autres modes de transports, compte tenu des rapports déséquilibrés entre l'Etat et les sociétés concessionnaires, au bénéfice de ces dernières ainsi que des difficultés de l'administration à collecter les données nécessaires auprès des concessionnaires **et à exercer les contrôles** qui lui incombent, comme l'indique un rapport de la Cour des comptes en date du 24 juillet 2013<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Cour des comptes, *Les relations entre l'Etat et les concessionnaires d'autoroutes*, 24 juillet 2013.

Dans ce contexte incertain, où l'analyse financière pourrait évoluer rapidement, votre rapporteur estime qu'il est prématuré d'acter la prolongation des concessions d'autoroute en négociation actuellement.

**Pour assurer une mise en œuvre rapide de l'écotaxe, l'ensemble des ajustements devrait être défini rapidement, compte tenu du délai nécessaire pour leur mise en œuvre technique.**

### **III. LE BONUS-MALUS ÉCOLOGIQUE : UN DISPOSITIF ENCORE PERFECTIBLE**

#### **A. LE COMPTE D'AFFECTATION SPÉCIALE « AIDES À L'ACQUISITION DE VÉHICULES PROPRES »**

Le mécanisme du bonus-malus écologique, issu du Grenelle de l'environnement, vise à inciter les acheteurs de véhicules neufs à choisir des véhicules moins polluants et les fabricants d'automobiles à investir dans ces technologies.

L'incitation, qui devait cesser à la fin 2012, a été renforcée dans le cadre du plan de soutien à la filière automobile présenté en juillet 2012. Le plafond du bonus relatif aux véhicules électriques a augmenté de 5 000 à 7 000 euros, celui relatif aux véhicules hybrides a doublé, pour atteindre 4 000 euros, et il a été ouvert aux véhicules de société ainsi qu'aux véhicules des administrations d'Etat.

Dans la loi de finances pour 2013, le malus automobile a été élargi aux véhicules dont le taux d'émission de dioxyde de carbone dépasse 135 grammes par kilomètre, au lieu de 140 auparavant, tandis que ses montants ont été augmentés pour l'ensemble des tranches. Cette mesure répond tout à la fois à la volonté de dissuader l'achat de véhicules polluants comme à celle d'améliorer l'équilibre budgétaire du compte d'affectation sociale.

Le déficit cumulé du bonus-malus de 2008 à 2012 s'élève en effet à 1,45 milliard d'euros. Le dispositif a été équilibré en 2012. En 2013, les prévisions font état d'un déficit de 100 millions d'euros. En l'absence d'ajustement, le déficit tendanciel était évalué à plus de 340 millions d'euros pour 2014.

C'est la raison pour laquelle l'article 37 du projet de loi de finances pour 2014 poursuit la logique de durcissement du dispositif en abaissant de cinq grammes par kilomètre le taux d'émission de dioxyde de carbone à partir duquel un malus est exigible, et en renforçant le tarif du malus pour les tranches existantes. Cette mesure répond aussi à l'évolution du parc de véhicules et aux progrès technologiques observés dans ce domaine.

Taux d'émission de dioxyde de carbone (en grammes par kilomètre)	Tarif du malus actuel	Tarif du malus prévu par le PLF 2014
Taux $\leq$ 130	0 €	0 €
130 < taux $\leq$ 135	0 €	150 €
135 < taux $\leq$ 140	100 €	250 €
140 < taux $\leq$ 145	300 €	500 €
145 < taux $\leq$ 150	400 €	900 €
150 < taux $\leq$ 155	1 000 €	1 600 €
155 < taux $\leq$ 175	1 500 €	2 200 €
175 < taux $\leq$ 180	2 000 €	3 000 €
180 < taux $\leq$ 185	2 600 €	3 600 €
185 < taux $\leq$ 190	3 000 €	4 000 €
190 < taux $\leq$ 200	5 000 €	6 500 €
200 < taux	6 000 €	8 000 €

Puissance fiscale (en chevaux-vapeur)	Tarif du malus actuel	Tarif du malus prévu par le PLF 2014
Puissance fiscale $\leq$ 5	0 €	0 €
6 $\leq$ puissance fiscale $\leq$ 7	800 €	1 500 €
8 $\leq$ puissance fiscale $\leq$ 9	1400 €	2 000 €
10 $\leq$ puissance fiscale $\leq$ 11	2 600 €	3 600 €
12 $\leq$ puissance fiscale $\leq$ 16	4600 €	6 000 €
16 < puissance fiscale	6 000 €	8 000 €

En parallèle, le décret n° 2013-971 du 30 octobre 2013 réduit les montants de bonus afin de recentrer les aides sur les véhicules les moins émetteurs de dioxyde de carbone et limiter la hausse future des malus. Ainsi, depuis le 1<sup>er</sup> novembre 2013, l'aide en faveur des véhicules thermiques est réservée aux véhicules émettant moins de 90 grammes de dioxyde de carbone par kilomètre, à hauteur de 150 euros. L'aide maximale en faveur des véhicules hybrides rechargeables s'établit à 4 000 euros, au lieu de 4 500 ou 5 000 euros aujourd'hui. Les véhicules électriques conservent un bonus maximal de 6 300 euros, au lieu des 7 000 euros accordés aujourd'hui.

Taux de CO <sub>2</sub> /km	Montant du bonus pour une commande du 1 <sup>er</sup> août 2012 au 31 octobre 2013	Montant du bonus pour une commande à compter du 1 <sup>er</sup> novembre 2013
Inférieur ou égal à 20 grammes de CO <sub>2</sub> /km	7 000 €	6 300 €
Entre 21 et 50 grammes de CO <sub>2</sub> /km	5 000 €	4 000 €
Entre 51 et 60 grammes de CO <sub>2</sub> /km	4 500 €	4 000 €
Entre 61 et 90 grammes de CO <sub>2</sub> /km	550 €	150 €
Entre 91 et 105 grammes de CO <sub>2</sub> /km	200 €	0 €
Au-delà de 105 grammes de CO <sub>2</sub> /km	0 €	0 €
Inférieur ou égal à 110 grammes de CO <sub>2</sub> /km, <b>pour un véhicule hybride</b>	4 000 €	3 300 €

Le maintien d'un soutien fort à l'achat des véhicules hybrides, même lorsque leurs émissions de CO<sub>2</sub> sont plus élevées que celles des véhicules thermiques, s'explique par la volonté du Gouvernement de promouvoir le développement de cette technologie au potentiel prometteur, et dont l'impact en milieu urbain est très positif.

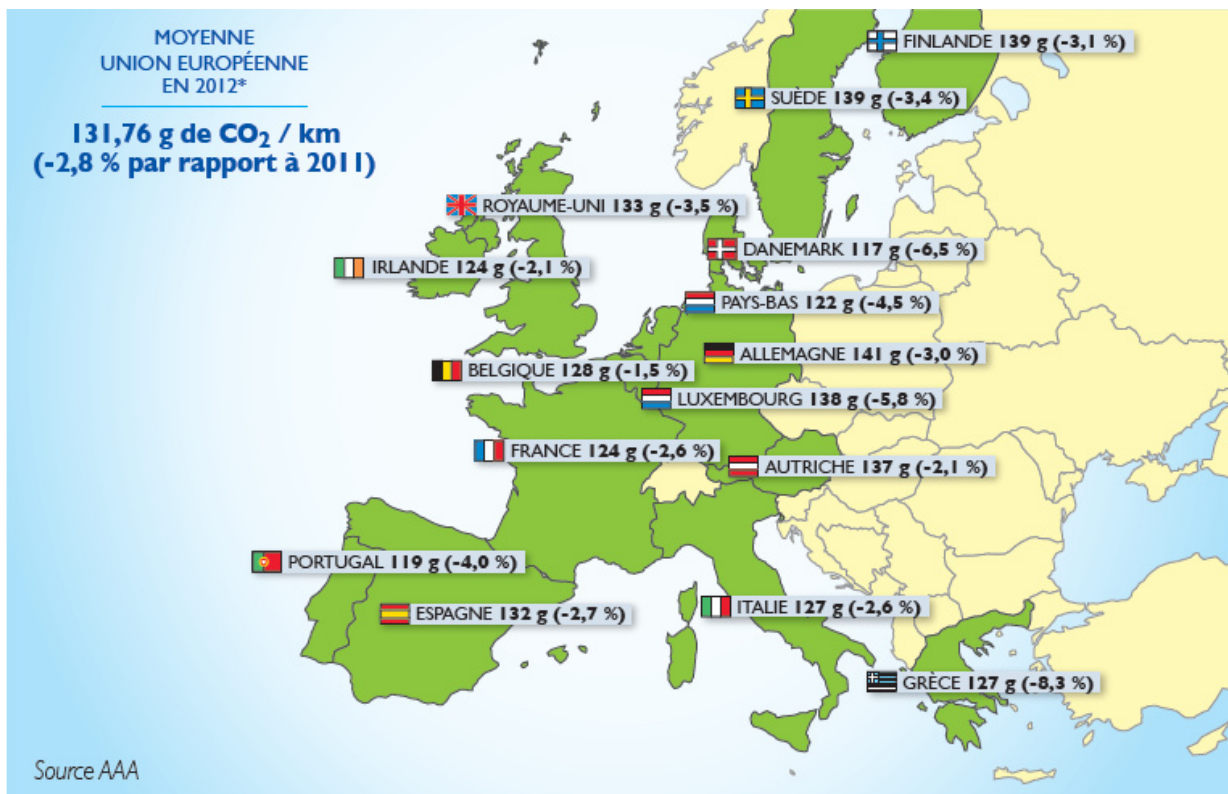
Ce bonus est doublé d'un « super-bonus » de 200 euros, dont le montant n'a pas été modifié, lorsqu'il s'accompagne de la destruction d'un véhicule de plus de 15 ans.

Les dépenses prévisionnelles au titre du bonus sont évaluées pour 2014 à **269,9 millions d'euros**, alors qu'elles s'élevaient à **403,6 millions d'euros** en loi de finances initiale pour 2013. Elles s'élevaient à 234 millions d'euros en 2012.

## B. UN BILAN PLUTÔT POSITIF...

Votre rapporteur se félicite d'avoir obtenu, de la part des administrations concernées, des réponses plus précises sur l'évaluation du dispositif que l'an dernier. Plusieurs travaux récents se sont également attachés à étudier cette question<sup>1</sup>.

Au total, le bilan d'application semble plutôt positif. Avec une émission moyenne de 124 grammes de CO<sub>2</sub> par véhicule neuf en 2012, la France a déjà atteint l'objectif européen qui fixe un seuil d'émissions moyennes inférieur à 130 grammes de CO<sub>2</sub> pour 2015. Elle figure parmi les premiers rangs au niveau européen, derrière le Danemark (117 g de CO<sub>2</sub>/km), le Portugal (119 g de CO<sub>2</sub>/km), et les Pays-Bas (122 g de CO<sub>2</sub>/km) et occupe la première place des grands marchés européens (marché supérieur à un million de véhicules vendus par an).



Source : Ademe

<sup>1</sup> INSEE, *Insee Analyses*, n° 3, janvier 2012, « Le bonus/malus écologique : éléments d'évaluation » ; CGDD, *Le point sur*, n°148, octobre 2012, « Les immatriculations de véhicules équipés de motorisations alternatives : un développement soutenu par la prime à la casse et le bonus écologique » ; CGDD, *Etudes et documents*, n°84, avril 2013, « Evaluation économique du dispositif d'écopastille sur la période 2008-2012 » ; CGDD, *La Revue du CGDD, Vers une mobilité automobile durable ?*, juin 2013 ; ADEME, « Evolution du marché, caractéristiques environnementales et techniques, Véhicules particuliers neufs vendus en France, Données et références », septembre 2013.

La mise en place du bonus-malus écologique, aussi appelé écopastille, a joué un rôle important. D'après une étude du commissariat général au développement durable (CGEDD) d'avril 2013<sup>1</sup>, « *alors que les émissions diminuaient en moyenne de 1 à 2 g de CO<sub>2</sub> par an au cours des années antérieures à 2008, la baisse s'accélère entre 2008 et 2012, particulièrement en 2008 et 2009, avec respectivement 9 et 7 g de CO<sub>2</sub> en moins. Une grande partie de cette performance est due au dispositif d'écopastille, le reste découlant de l'environnement économique (crise économique, hausse du prix des carburants).* »

Entre le premier semestre 2012 et le premier semestre 2013, tandis que le marché automobile d'ensemble a reculé de 10,8 %, et à l'exception de la tranche des véhicules émettant entre 51 et 60 g de CO<sub>2</sub> par km, qui compte très peu d'immatriculations, chacune des tranches faisant l'objet d'un bonus a vu ses immatriculations progresser très fortement (faisant plus que doubler pour la plupart). En parallèle, chacune des tranches soumises à malus (à l'exception de la tranche des véhicules émettant entre 141 et 145 g CO<sub>2</sub> par km, dont les immatriculations ont très légèrement augmenté), a vu ses immatriculations reculer, de 42 % en moyenne.

---

<sup>1</sup> « *Évaluation économique du dispositif d'écopastille sur la période 2008-2012* », CGEDD, *Etudes et documents*, n° 84, avril 2013.



Les parts de marché des tranches de véhicules bénéficiant d'un bonus ont progressé de 51 %, tandis que celles des tranches de véhicules soumises à malus ont diminué de 42 %. La tranche de véhicules ne faisant l'objet d'aucun bonus ou malus a quant à elle reculé de 19 %.

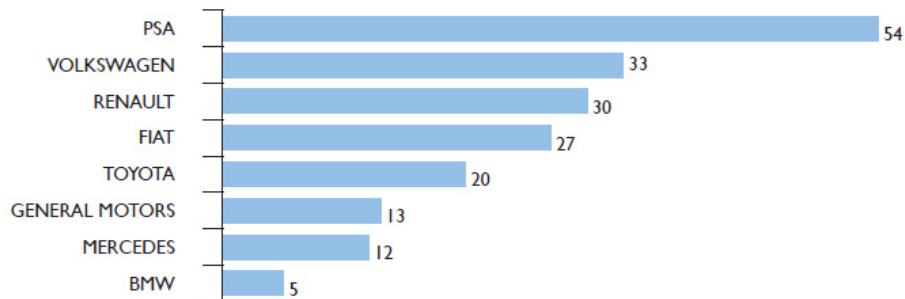
<b>Immatriculations de Voitures Particulières Heuves France (tranches bonus-malus 2013)</b>						
Tranches d'émissions de CO2	janv. à juin 2012		janv. à juin 2013		Var. en % cumul 2013 / cumul 2012	contrib. à var. cumulée
	Volume	PdM	Volume	PdM		
jusqu'à 20 g	2 279	0,2%	4 779	0,5%	109,7	0,2
De 21 à 50 g	129	0,01%	342	0,04%	165,1	0,0
De 51 à 60 g	11	0,00%	13	0,00%		0,0
De 61 à 90 g	23 450	2,3%	65 433	7,2%	179,0	4,1
De 91 à 105 g	184 650	18,1%	248 199	27,2%	34,4	6,2
De 106 à 135 g	535 349	52,3%	432 649	47,4%	-19,2	-10,0
De 136 à 140 g	109 742	10,7%	61 110	6,7%	-44,3	-4,8
De 141 à 145 g	24 605	2,4%	25 175	2,8%	2,3	0,1
De 146 à 150 g	37 851	3,7%	25 867	2,8%	-31,7	-1,2
De 151 à 155 g	19 111	1,9%	9 278	1,0%	-51,5	-1,0
De 156 à 175 g	48 850	4,8%	26 931	3,0%	-44,9	-2,1
De 176 à 180 g	9 979	1,0%	3 880	0,4%	-61,1	-0,6
De 181 à 185 g	4 254	0,4%	1 254	0,1%	-70,5	-0,3
De 186 à 190 g	8 088	0,8%	2 178	0,2%	-73,1	-0,6
De 191 à 200 g	5 340	0,5%	1 756	0,2%	-67,1	-0,4
Plus de 200 g	9 027	0,9%	3 275	0,4%	-63,7	-0,6
<b>Total</b>	<b>1 022 715</b>	<b>100%</b>	<b>912 119</b>	<b>100%</b>	<b>-10,8</b>	<b>-10,8</b>
<b>dont ES/GO+électricité bonussés</b>	<b>4 278</b>	<b>0,4%</b>	<b>22 175</b>	<b>2,4%</b>	<b>418,3</b>	<b>1,7</b>
<b>dont électriques</b>	<b>2 279</b>	<b>0,2%</b>	<b>4 779</b>	<b>0,5%</b>	<b>109,8</b>	<b>0,2</b>
<i>Sous-total &lt;= 105 g</i>	<i>210 519</i>	<i>20,6%</i>	<i>318 766</i>	<i>34,9%</i>	<i>51,4</i>	<i>10,6</i>
<i>Sous-total &gt; 135 g</i>	<i>276 847</i>	<i>27,1%</i>	<i>160 704</i>	<i>17,6%</i>	<i>-42,0</i>	<i>-11,4</i>

Source : CGDD

Ce dispositif a en outre été relativement favorable aux constructeurs automobiles français, si l'on considère la part des véhicules vendus avec bonus qu'ils fabriquent.

### ■ Nombre de modèles vendus avec un bonus en 2012 par constructeur

Les véhicules bénéficiant d'un bonus en 2012 sont ceux émettant jusqu'à 105 g de CO<sub>2</sub> par km. Le groupe PSA offre la gamme la plus large en véhicules dotés d'un bonus avec 54 modèles devant Volkswagen (33 modèles) et le deuxième constructeur français, Renault.



Source : Ademe

## C. ...MAIS DES POINTS DE VIGILANCE

### 1. Des réductions d'émissions de dioxyde de carbone à nuancer

Les chercheurs ont constaté un **décalage entre les valeurs d'émissions mesurées lors de l'homologation des véhicules, et celles qui correspondent à leur utilisation normale**. Ainsi, selon une étude réalisée à la demande de la Commission européenne et citée par le Commissariat général au développement durable, un tiers de la baisse des émissions de dioxyde de carbone observée depuis 2002 serait due à une optimisation des conditions dans lesquelles ces tests sont réalisés (par le recours à des pneus spéciaux, à un certain type de revêtement du sol...).

### 2. Un soutien insuffisant aux petits véhicules thermiques vertueux

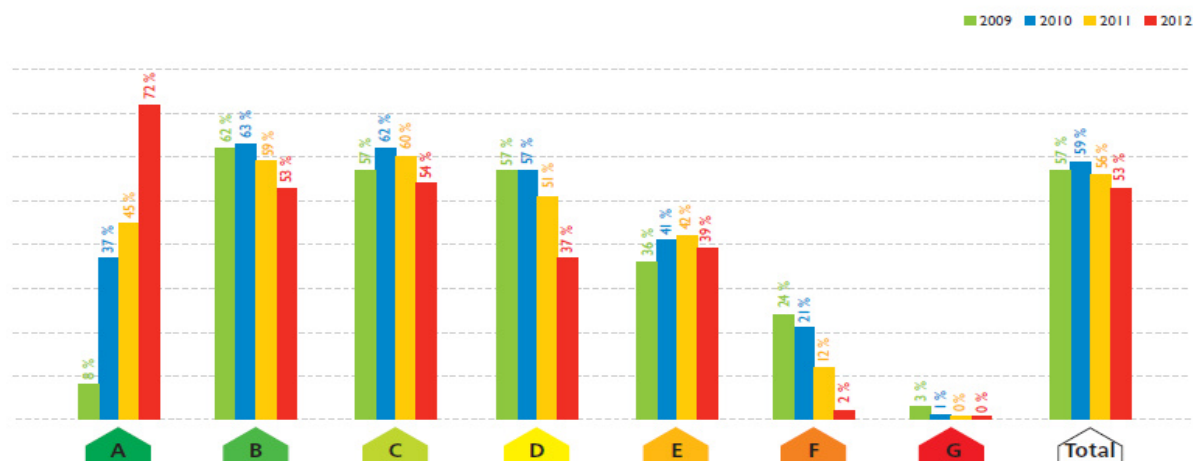
Votre rapporteur soutient la volonté d'un retour à l'équilibre budgétaire du dispositif, qui est au fondement même d'un mécanisme de « bonus-malus ».

Le maintien d'un soutien fort à l'achat des véhicules électriques ou hybrides possède en outre l'avantage de soutenir les filières automobiles françaises, très bien positionnées sur ces segments de marché.

## ■ Parts de marché des constructeurs français par classe CO<sub>2</sub>

Les constructeurs français ont gagné d'importantes parts de marché dans la classe d'énergie A. En 2012, ils couvrent 72 % du marché contre 45 % en 2011. La Peugeot 208, avec 53 708 exemplaires, est le modèle le plus vendu de la classe d'énergie A.

Les constructeurs français ont cependant perdu du terrain dans toutes les autres classes.



Source : Ademe

Type de véhicule	Emissions de CO <sub>2</sub> (en g par km)
A	Inférieures ou égales à 100
B	De 101 à 120
C	De 121 à 140
D	De 141 à 160
E	De 161 à 200
F	De 201 à 250
G	Supérieures à 250

Votre rapporteur regrette la **diminution sensible des aides accordées aux petits véhicules thermiques à essence**, segment sur lequel les constructeurs français sont pourtant bien positionnés. Les véhicules qui émettent entre 61 et 90 g de CO<sub>2</sub> voient leur bonus diminuer, de 550 euros à **150 euros, somme qui paraît peu incitative**, et les véhicules qui émettent entre 91 et 105 g de CO<sub>2</sub> ne disposeront plus d'aucun bonus, alors qu'ils avaient un bonus de 200 euros auparavant.

Or, le bonus-malus ne doit pas seulement servir à subventionner les véhicules électriques ou hybrides, dont les coûts d'achat sont relativement élevés. L'achat des petits véhicules thermiques les moins polluants devrait aussi être encouragé.

Pour financer cette mesure, il conviendrait de réduire encore le seuil d'émission à partir duquel les véhicules sont soumis à un malus. Ainsi, la tranche dite des « neutres », c'est-à-dire des véhicules qui ne font l'objet ni d'un bonus ni d'un malus, et qui représente près de la moitié des véhicules neufs, serait réduite, ce qui renforcerait le caractère incitatif du dispositif.

### **3. Une inquiétude qui persiste sur le parc diesel**

Votre rapporteur reste préoccupé par la proportion de véhicules diesel dans le parc automobile français, de l'ordre de 60%. Ces véhicules sont en effet de gros émetteurs de particules fines et d'oxydes d'azote, dangereux pour la santé. La France sera d'ailleurs condamnée très prochainement par l'Union européenne pour dépassement des niveaux d'émission de particules fines et d'oxydes d'azote.

Ce taux est d'autant plus préoccupant que les véhicules diesel en circulation sont, pour la plupart, des véhicules anciens, qui répondent à des normes d'émissions beaucoup moins strictes qu'aujourd'hui en termes d'émission de particules fines et d'oxydes d'azote.

### RÉPARTITION DU PARC DES VOITURES PARTICULIÈRES (VP)

Motorisation	Norme euro respectée	Nombre de véhicules	% du nombre total de VP
<b>Diesel</b>	Euro 1 et pré-euro 1	1 442 092	4,6
	Euro 2	2 459 023	7,8
	Euro 3	4 783 600	15,1
	Euro 4	9 020 949	28,6
	Euro 5	2 279 989	7,2
	<b>Sous-total diesel</b>		<b>19 985 653</b>
<b>Essence</b>	Euro 1 et pré-euro 1	2 022 555	6,4
	Euro 2	2 510 275	7,9
	Euro 3	2 609 118	8,3
	Euro 4	3 500 641	11,1
	Euro 5	955 530	3,0
	<b>Sous-total essence</b>		<b>11 598 119</b>
<b>Total VP (hors électrique et GPL)</b>		<b>31 583 772</b>	<b>100,0</b>

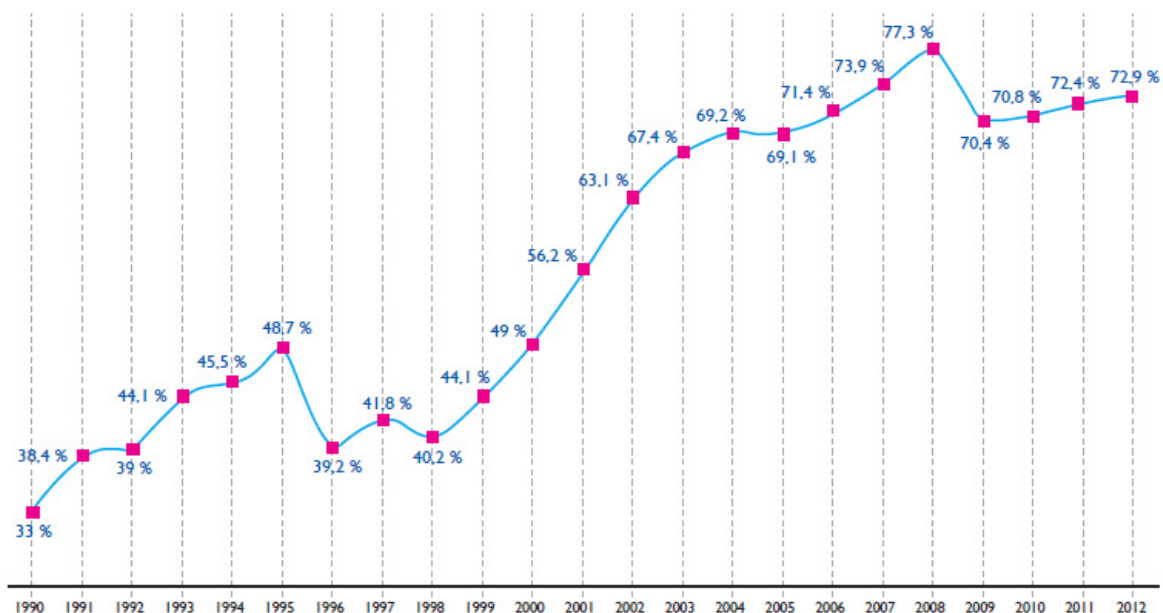
### RÉPARTITION DU PARC DES VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS (VUL)

Motorisation	Norme euro respectée	Nombre de véhicules	% du nombre total de VUL
<b>Diesel</b>	Euro 1 et pré-euro 1	444 912	7,6
	Euro 2	1 128 486	19,2
	Euro 3	1 864 996	31,7
	Euro 4	2 069 398	35,2
	Euro 5	199 344	3,4
	<b>Sous-total diesel</b>		<b>5 707 136</b>
<b>Essence</b>	Euro 1 et pré-euro 1	44 142	0,8
	Euro 2	46 551	0,8
	Euro 3	39 297	0,7
	Euro 4	33 454	0,6
	Euro 5	4 209	0,1
	<b>Sous-total essence</b>		<b>167 653</b>
<b>Total VUL (hors électrique et GPL)</b>		<b>5 874 789</b>	<b>100,0</b>

Source : ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie. Les données présentées dans les deux tableaux ci-dessus proviennent d'une étude réalisée par le Centre Interprofessionnel Technique d'Études de la Pollution Atmosphérique. Elles sont basées sur le parc roulant français en décembre 2012. La répartition des véhicules selon les normes Euro respectées a été estimée en considérant les dates de mise en circulation des véhicules considérés.

## ■ Évolution du taux de diésélisation

Les ventes de l'année 2012 sont encore constituées de près de 73 % de véhicules Diesel. Une hausse de 0,5 point a été observée en 2012 par rapport à 2011. Après une chute en 2009, on constate pour la troisième année consécutive une nouvelle tendance à la hausse.



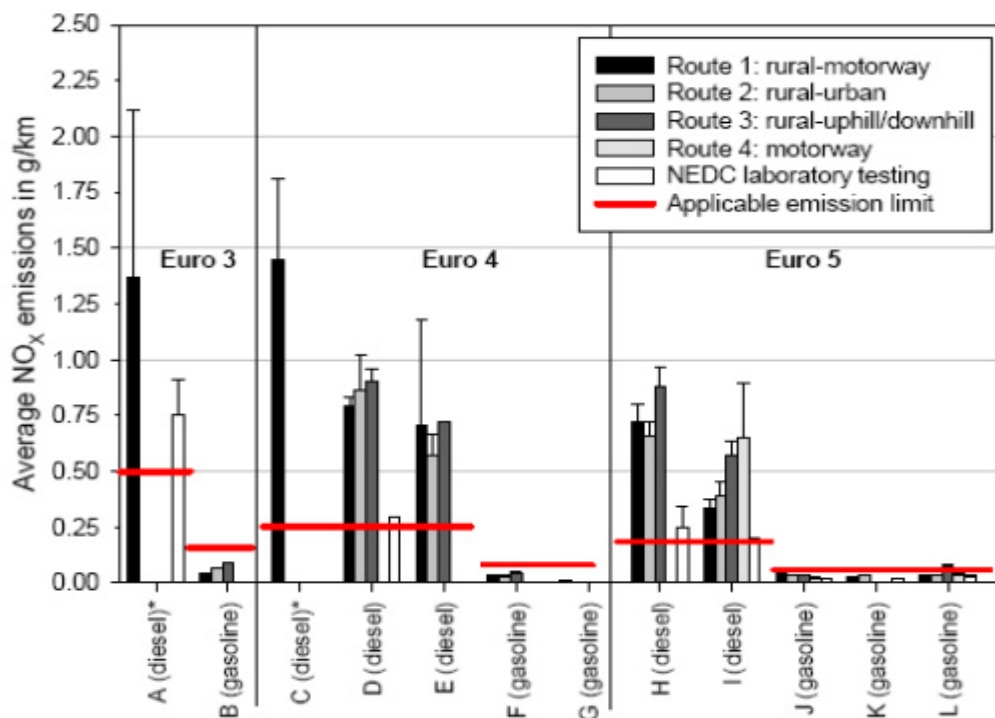
Source AAA

Source : Ademe

Des questionnements demeurent **pour l'achat de véhicules neufs, malgré l'entrée en vigueur de la norme Euro 6 en septembre 2014**. Cette norme est certes plus exigeante que les précédentes, puisqu'elle plafonne par exemple les émissions d'oxydes d'azote à 80 mg/km, soit une réduction supplémentaire de plus de 50 % par rapport à ce que prévoit la norme Euro 5.

Cependant, comme pour la mesure des émissions de dioxyde de carbone, un décalage significatif a été constaté entre les valeurs d'émissions mesurées lors de l'homologation des véhicules et celles observées lorsque les véhicules sont utilisées dans des conditions normales.

### DIFFÉRENCES ENTRE LES MESURES D'ÉMISSIONS D'OXYDES D'AZOTE



Source : JRC ISPRA, Commission européenne

De ce fait, votre rapporteur s'interroge sur la volonté réaffirmée de certains constructeurs de continuer de privilégier les filières industrielles du diesel. Au vu de ces décalages entre normes et mesures, rien ne dit que la clientèle ne se détournera pas de véhicules jugés plus polluants. La prudence semblerait conseiller *a minima* le choix d'un équilibre sur les gammes entre diesel et essence. Votre rapporteur a été surpris de la persistance d'un discours très « pro-diesel ».

Votre rapporteur souligne néanmoins que l'enjeu essentiel en termes de santé publique reste bien la disparition des véhicules les plus anciens. Des dispositifs de prime à la casse, ou un dispositif de bonus en soutien à l'achat de véhicules d'occasion peu polluants (enjeu très important pour les ménages modestes) devraient être explorés.

Il existe enfin un second facteur d'inquiétude, celui des « **émissions secondaires** » produites par les véhicules (diesel comme à essence). Ces particules n'apparaissent qu'au bout de quelques heures dans l'atmosphère, à la suite de réactions chimiques, et ne sont pas détectables à la sortie du pot d'échappement.

Il convient dès lors d'accorder une vigilance particulière à ces questions, afin de pouvoir adapter le cas échéant, la stratégie industrielle de notre filière automobile.





## TRAVAUX EN COMMISSION

### I. AUDITION DU MINISTRE

Réunie le mardi 12 novembre 2013, la commission a entendu MM. Philippe Martin, ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, et Frédéric Cuvillier, ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur le projet de loi de finances pour 2014.

**M. Raymond Vall, président.** – Nous sommes heureux de vous accueillir pour la présentation des crédits de la mission « Écologie, développement et mobilité durables ». Après vos propos liminaires, nos rapporteurs vous interrogeront : Laurence Rossignol pour le développement durable, Philippe Esnol pour la protection de l'environnement, Ronan Dantec pour le transport routier, Roland Ries pour le transport ferroviaire et fluvial, Vincent Capo-Canellas pour le transport aérien, et Charles Revet pour le transport maritime. Vous nous indiquerez également les perspectives concernant la modernisation du Code minier et des procédures environnementales, dont la simplification est très attendue par les collectivités territoriales.

**M. Philippe Martin, ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie.** – Je suis heureux de vous présenter mon budget après avoir eu l'occasion en octobre dernier de vous présenter les grands axes de mon action. Tout d'abord nous consacrons 253 millions au programme de prévention des risques. Dans le prolongement du plan de relance de 2013, l'État accompagnera la montée en puissance des plans de prévention des risques technologiques (PPRT), avec des autorisations d'engagement en hausse de 41 % - soit 187 millions d'euros - et des crédits de paiement en hausse de 12 % - soit 49 millions d'euros - en 2014. J'ai rencontré l'Association nationale des communes pour la maîtrise des risques technologiques majeurs, AMARIS, présidée par le député Yves Blein. L'attente des élus, des entreprises et des citoyens est forte. Nous avons lancé une expérimentation sur huit PPRT : nous espérons que le taux de validation sera élevé.

Nous consacrerons également en 2014 38 millions d'euros à la prévention des risques naturels et hydrauliques, en complément des interventions du Fonds de prévention des risques naturels majeurs, dit Fonds Barnier qui assumera certaines dépenses prises en charge par le budget de l'État, sans diminution de l'effort global : les travaux de prévention et de protection contre les inondations et certaines dépenses d'études ou de travaux relatives à l'élaboration des plans de prévention des risques naturels. Nous augmentons les crédits des équipes chargées de la prévision des crues, de la sécurité des ouvrages hydrauliques et des

dispositifs de collecte de données, de prévision, de vigilance et d'alerte. J'ai pu constater, Monsieur Fortassin, les dégâts provoqués par les inondations de l'été dans les Hautes-Pyrénées, et la mobilisation des services publics. Ainsi, nous mettons en œuvre l'axe 2 du Plan national relatif aux submersions rapides.

Ensuite, les crédits de contrôle de la sûreté nucléaire et de la radioprotection augmenteront légèrement, avec une dotation de 59 millions d'euros. L'Autorité de Sûreté nucléaire a d'ailleurs reconnu les efforts du gouvernement pour maintenir ses moyens.

Nous demandons un effort de 20 millions d'euros à l'Institut de Radioprotection et de Sûreté Nucléaire (IRSN). Conformément à la lettre plafond du Premier ministre, cet effort n'entamera pas les moyens budgétaires consacrés à la sûreté nucléaire, mais sera réalisé par un prélèvement sur le fonds de roulement, des économies liées à l'achèvement de certains travaux ou à l'évolution du régime fiscal de l'Institut, et enfin par des gains de productivité. De plus le nouveau programme d'investissements d'avenir apportera des financements complémentaires à l'appui des projets de recherche de l'IRSN.

Les crédits du budget général ne constituent pas le seul indicateur pour mesurer l'effort de l'État en faveur de la transition énergétique. Ses moyens sont avant tout extrabudgétaires : il s'agit notamment de la contribution au service public de l'électricité (CSPE).

Le programme 174 est majoritairement consacré à la gestion économique et sociale de l'après-mines. Ses crédits, 554 millions d'euros en 2014, diminuent à cause de l'évolution de la démographie des ayants droit. Les autres crédits du programme sont stables, qu'il s'agisse de la politique de l'énergie, 6 millions d'euros, ou de la lutte contre le changement climatique et pour la qualité de l'air, 35 millions d'euros.

J'ai obtenu que les capacités d'engagement de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe) soient maintenues à hauteur de 590 millions d'euros, afin de sanctuariser les interventions du Fonds chaleur et du plan déchets. Toutefois il faudrait plus que doubler les crédits qui sont alloués au Fonds chaleur pour économiser les 5,5 millions de tonnes équivalent-pétrole que nous visons à l'horizon 2020. C'est pourquoi je souhaite qu'il soit l'un des bénéficiaires prioritaires des moyens nouveaux qui seront consacrés à la transition énergétique à l'avenir.

Nous consacrons 268 millions au bonus-malus automobile que nous réformons grâce au projet de loi de finances et à un décret entré en vigueur le 1<sup>er</sup> novembre. Il s'agit d'adapter les barèmes aux évolutions technologiques et aux comportements d'achat, de poursuivre l'incitation à la diminution des émissions de CO<sub>2</sub> et d'équilibrer le budget de ce dispositif. Ce mécanisme, qui devait être neutre pour les finances publiques, a toujours été en déficit, avec un coût total de 1,5 milliard pour l'État.

S'agissant de la biodiversité, le Premier ministre avait pris l'engagement de maintenir les moyens du programme 113 pendant la durée du budget triennal. Il est tenu en 2014 comme en 2013, avec une dotation légèrement supérieure à 278 millions d'euros. Une attention particulière sera portée au programme Natura 2000, dont les crédits augmentent de 10 % à 32 millions, ainsi qu'à l'Agence des aires marines protégées, dont la subvention est portée à 23 millions. Le projet de loi sur la biodiversité sera présenté en conseil des ministres au début de l'année prochaine ; il comprendra six titres consacrés aux principes généraux de l'action publique, à la gouvernance nationale en matière de biodiversité, à la création de l'Agence française de la biodiversité, à l'instauration d'un régime d'accès aux ressources génétiques, aux moyens de protection des espaces naturels et des espèces sauvages et aux paysages. Avec la création de l'Agence française de la biodiversité, nous souhaitons créer une Ademe de la biodiversité, afin d'atteindre les objectifs que nous nous sommes fixés, tant au plan national qu'au plan communautaire, en particulier la mise en œuvre de la directive-cadre « Stratégie pour le milieu marin » et la mise en place de la trame verte et bleue. Certains ne manqueront pas de s'interroger sur la pertinence d'une action en faveur de la biodiversité en période de rétablissement de l'équilibre des comptes publics. Mais la préservation de la biodiversité n'est pas une question de conservation au sens muséal : il s'agit d'un investissement dans des écosystèmes qui rendent gratuitement des services inestimables à l'humanité.

La dotation de Météo-France baisse légèrement à 209 millions d'euros, l'année 2013 ayant vu ses crédits augmenter fortement pour financer le super-calculateur. L'organisme est engagé dans un processus de réorganisation territoriale. En tant qu'ancien président de conseil général, je connais les inquiétudes et les protestations de certains devant cette réforme : j'y serai très attentif.

La dotation de l'Institut de géographie national (IGN) s'élève à 97 millions d'euros. L'IGN affronte la concurrence de Google ou Microsoft, qui diffusent massivement de l'information géographique de base. L'institut doit se repositionner et nous finalisons le nouveau contrat d'objectif. Nous souhaitons le transformer en un opérateur de référence, passant d'un positionnement centré sur la production et la diffusion de données à un positionnement de fournisseur de services de haute qualité.

Mon ministère contribue à l'objectif de stabilisation des finances publiques : en 2014, 522 emplois seront supprimés au ministère, soit une diminution de 1,5 %, à rapporter à un objectif transversal de 2,5 % fixé par la lettre de cadrage du Premier ministre, tandis que 550 emplois sont supprimés chez les opérateurs, soit une baisse de 2,1 %. De plus les services centraux du ministère seront regroupés sur deux sites au lieu de cinq à la Défense, pour une économie de 20 millions de loyer à terme.

Enfin, le rapport de Thierry Tuot sur la réforme du Code minier nous sera remis le 10 décembre. Un projet de loi sera présenté en 2014.

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche.** - Je présenterai le budget relatif aux transports, budget des territoires et de la vie quotidienne des Français, dont les crédits atteignent 8 milliards d'euros, hors frais de personnel. Ce budget s'inspire des recommandations de la commission Mobilité 21 à laquelle des parlementaires ont participé. Il contribue également au redressement des comptes publics, tout en reflétant la priorité donnée à l'amélioration des transports quotidiens, conformément aux engagements du Président de la République.

La programmation des investissements de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (Afitf) met en œuvre les conclusions de la commission Mobilité 21. Toutes les procédures déjà engagées seront poursuivies ; des crédits d'un montant de 30 milliards seront en outre dégagés d'ici à 2030 pour développer de nouveaux projets, avec une priorité donnée à l'entretien du réseau existant. Nous privilégions la contractualisation avec les territoires : 950 millions par an d'ici à 2020 seront consacrés aux volets mobilité des contrats de plan État-région (CPER). Nous souhaitons y associer toutes les collectivités territoriales.

En outre, après des années d'inaction, 510 millions seront consacrés au renouvellement d'une première tranche de matériel roulant des trains d'équilibre du territoire (TET), dont le renouvellement total sera réalisé d'ici à 2025 pour un montant total de 2 milliards.

Dans le cadre du Grand Paris, un plan de mobilisation a été signé avec la région Ile-de-France pour améliorer la qualité du trafic, la sécurité et l'information des usagers. 2,5 milliards d'euros, en plus du budget de 3,2 milliards existant, seront consacrés au plan de mobilisation du réseau ferroviaire, avec pour priorité l'amélioration du réseau existant.

Le troisième appel à projets « transport en commun en site propre » (TCSP) bénéficie d'une enveloppe de 450 millions. Nous souhaitons relancer le fret ferroviaire : fin janvier, à l'issue d'une table ronde avec les acteurs, nous prendrons les premières mesures.

Le budget est globalement stable avec des crédits de 2,2 milliards. Hors Afitf, le budget des transports s'élève à 3,3 milliards : il inclue la dotation à Réseau ferré de France (RFF) de 2,5 milliards, celle pour l'entretien routier, de 350 millions, celle de Voies navigables de France, de 200 millions, le financement des lignes d'aménagement du territoire et des infrastructures aéroportuaires. La dotation de l'Afitf est de 2,2 milliards - elle est liée à l'écotaxe poids lourds sur laquelle je suis prêt à répondre à vos questions. Le budget annexe de l'aviation civile se monte à 2,2 milliards, avec un rattrapage pour la Direction générale de l'aviation civile et les investissements d'infrastructure.

Le budget des affaires maritimes et de la pêche est stable. Je participe régulièrement à des négociations à Bruxelles : je souhaite que le Fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche (FEAMP) permette de moderniser les équipements et de financer les aides à l'installation des jeunes.

Enfin, 325 millions sont consacrés aux trains d'équilibre du territoire grâce à un compte d'affectation spéciale.

Ce budget n'oublie pas le secteur industriel. L'aéronautique représente à lui seul 13 000 à 14 000 créations d'emplois chaque année. Il nous appartient de soutenir l'innovation et les ruptures technologiques. Nous consacrons 12 milliards aux nouveaux programmes d'investissements d'avenir. Le secteur de l'aéronautique bénéficiera à ce titre de 1,2 milliard d'euros, pour des dossiers comme l'A350 ou la mise au point du remplaçant du super Puma. D'autres projets seront financés par ce biais : TGV du futur, navire du futur, nouveau système de distribution d'énergies, port du futur, etc.

**Mme Laurence Rossignol, rapporteur pour avis.** – Le débat sur la transition énergétique s'étant achevé, quand sera déposée la future loi sur la transition énergétique ? De même, les travaux de la commission Tuot avancent. Quel sera le calendrier d'examen parlementaire ?

Les crédits du programme 217 baissent à nouveau : cette baisse concernera-t-elle prioritairement certaines actions du ministère ou sera-t-elle répartie sur tous les chapitres ?

Le programme FEE-Bat, relatif à la formation aux économies d'énergie des entreprises et artisans du bâtiment, est un élément important de la transition énergétique. Sera-t-il maintenu ? Les professionnels le souhaitent. Enfin, est-il envisageable d'étendre le taux réduit de TVA, déjà applicable aux travaux de rénovation thermique, aux travaux réalisés par les entreprises éco-certifiées ?

**M. Ronan Dantec, rapporteur pour avis.** – Je suis rapporteur pour avis du budget des transports routiers dont les crédits sont consacrés non seulement au financement du réseau routier mais aussi à celui des reports modaux. Plusieurs engagements ont été pris : sur les trains d'équilibre du territoire, sur ceux des Contrats de plan État-région et ceux de la Commission Mobilité 21. Mais leur réalisation dépend du niveau des recettes de l'Afitf, ce qui explique notre inquiétude. L'écotaxe est suspendue ; les recettes tirées des radars diminuent depuis l'été ; la redevance domaniale reversée par les concessionnaires du réseau autoroutier n'est pas aussi élevée que nous l'aurions souhaité. Au total, il manque un milliard : comment seront financés les engagements pris ? Lors de mes auditions j'ai constaté que les acteurs étaient très préoccupés : loin de toute surenchère, ils cherchent des solutions pour sortir de l'impasse.

J'avais été sévère à l'égard du bonus-malus automobile l'an passé. Depuis, des discussions avec les constructeurs automobiles ont eu lieu. Le gouvernement a la volonté de rééquilibrer le bonus et le malus afin de privilégier les filières électrique et hybride au détriment des petites cylindrées, pourtant performantes en terme d'émissions de microparticules, créneau sur lequel d'ailleurs les constructeurs français sont bien positionnés. Le niveau du malus étant déjà très élevé sur les grandes berlines, ne pourrait-on pas abaisser les tranches du malus vers les véhicules neutres pour privilégier les petites cylindrées ?

**M. Roland Ries, rapporteur pour avis.** – Votre tâche n'est pas facile. J'étais opposé l'an dernier au relèvement de la TVA dans les transports de 5,5 à 7 %. Je suis opposé au passage de 7 % à 10 %, qui frappera les transports du quotidien – TER, TET, transports urbains –, que nous souhaitons favoriser. Aussi je déposerai deux amendements, soutenus par le Groupement des autorités responsables de transport (GART), afin de rétablir le taux de 5,5 %, applicable aux produits de première nécessité. En compensation, afin d'éviter la sanction de l'irrecevabilité financière de l'article 40 de la Constitution, nous proposons d'augmenter légèrement la taxation du gazole, et de créer une taxe sur le kérosène, seul combustible fossile à ne pas être taxé : certains s'inquiètent pour la compétitivité d'Air France, mais une hausse d'un centime par litre est une hausse modeste. Je déposerai également trois amendements techniques sur les exemptions de versement transport.

Une nouvelle phase de concertation s'ouvre au sujet de l'écotaxe poids lourds. Quand aboutira-t-elle ? D'ici-là comment sera-t-elle compensée ? Cette taxe paraît pourtant vertueuse et avait donné lieu, lors de sa création, à un consensus au Parlement.

**M. Louis Nègre.** – Absolument ! Nous assumons notre vote. Déjà à l'époque, nous acceptions son principe, mais discutons ses modalités.

**M. Roland Ries, rapporteur pour avis.** – Un troisième appel à projets TSCP est en cours, doté de 450 millions. Son champ a été élargi pour intégrer les réseaux de vélos en libre-service car il s'agit de projets globaux.

**M. François Fortassin, rapporteur spécial de la commission des finances.** – Je suis rapporteur spécial du budget de Météo-France. Sa dotation reste stable à 283 millions d'euros. Afin d'augmenter ses ressources, pourquoi Météo-France ne facturerait-elle pas les informations qu'elle livre aux chaînes privées ? Je déposerai un amendement en ce sens : qu'en pensez-vous ?

Il y a quarante ans, nous avons regretté la création de deux aéroports, l'un à Pau, l'autre à Tarbes. Aujourd'hui il est question d'installer une gare routière. Veillerez-vous à ce qu'elle desserve les agglomérations de Pau, Tarbes et Lourdes, afin de ne pas reproduire les mêmes erreurs ?

Je vous remercie d'avoir évoqué les catastrophes qui ont frappé mon département. Nous restons néanmoins optimistes, puisque nous avons créé une Réserve internationale de ciel étoilé.

**Mme Marie-Hélène Des Esgaulx, rapporteure spéciale de la commission des finances.** - A l'action 13, la subvention attribuée à la SNCF en compensation des tarifs sociaux diminue fortement, passant de 70 millions en 2013 à 30 millions en 2014. Les familles nombreuses ne sont-elles pas pénalisées ? Cette baisse est continue depuis 2005 et la compensation est très faible.

**M. Philippe Martin, ministre.** - Mme Rossignol, votre question, en filigrane, porte sur le niveau des crédits de mon ministère. Contrairement à certains, je ne considère pas qu'un bon budget soit nécessairement un budget en hausse, ni qu'un ministre a perdu si son budget est en baisse ! L'ambition politique pour l'écologie ne peut se résumer à une question de moyens.

Certes les crédits de la mission « écologie » baissent, mais si l'on tient compte des budgets des opérateurs, la baisse est beaucoup plus faible. En outre les économies réalisées au programme 217 portent sur les dépenses de fonctionnement. Je souhaite néanmoins préserver nos capacités d'expertise technique et d'intervention.

Le débat national sur la transition énergétique, événement unique en son genre, qui a duré près de huit mois, trouvera un aboutissement naturel dans un texte de loi. Nous tablons sur une première lecture à l'été prochain, afin que le texte soit rendu applicable à la fin 2014. Nous savons toutefois que le calendrier parlementaire est chargé. Toutes les parties prenantes seront consultées au sein du Conseil national de la transition écologique, notamment les parlementaires. J'ai été parlementaire : je sais l'importance de la contribution, en amont, de la représentation nationale sur ces questions, trop souvent méconnue.

Le programme de Formation aux économies d'énergie des entreprises et artisans du bâtiment est financé dans le cadre des certificats d'économie d'énergie. Nous avons décidé d'instaurer une période transitoire pour 2014 ; elle reste à préciser pour la période 2015-2017. Nous souhaitons que ce programme demeure partiellement financé par EDF. L'impact potentiel des discussions interministérielles en cours sur les tarifs de l'électricité sera pris en compte.

Le ministre du budget est seul compétent pour vous répondre en matière de fiscalité indirecte. Je veux toutefois rappeler que je me suis battu, dans le cadre de la conférence environnementale, pour que la rénovation thermique des bâtiments profite du taux réduit de TVA. Nous entendons exiger le label Grenelle de l'environnement pour les crédits d'impôt développement durable, les éco-prêts à taux zéro et les certificats d'économie d'énergie. Appliquer un taux réduit de TVA sur les travaux de rénovation a un coût non négligeable. Étendre le taux réduit aux entreprises éco-certifiées

hors travaux de rénovation serait d'une toute autre ampleur, mais je vous promets, madame Rossignol, que je soufflerai l'idée à Bernard Cazeneuve.

Le 10 décembre prochain, le conseiller d'État Thierry Tuot remettra à Arnaud Montebourg et moi-même son rapport sur la réforme du code minier. Celle-ci sera présentée en Conseil des ministres au début de l'année 2014, après examen par le Conseil d'État et avant son passage au Parlement. Ce code, qui compte plus de 700 articles, est complexe et ancien, puisqu'il date pour une part de 1806. Il est devenu indispensable d'améliorer l'information de nos concitoyens dans cette matière.

Avant de faire payer l'information météorologique aux chaînes privées, pourquoi ne pas inciter les chaînes publiques à utiliser davantage Météo France ? La mobilisation des ressources propres afin d'améliorer l'offre est en effet un impératif. J'ai exprimé à la ministre de la culture mon regret que France Télévisions ait préféré un groupe privé d'information météorologique à Météo France. Nous étudierons avec attention votre amendement, sans méconnaître la volonté du gouvernement de mettre en œuvre une ambitieuse politique de mise à disposition gratuite d'informations.

Nous avons abaissé le seuil d'entrée dans le dispositif du malus automobile de cinq grammes. M. Dantec a raison : il faut éviter de réviser les seuils de manière erratique, car les constructeurs et les consommateurs ne s'y retrouveraient plus. De même pour les taux d'émission de CO<sub>2</sub> : nous devons converger à l'échelle européenne sur le principe arrêté par l'accord trouvé en Irlande, selon lequel les voitures individuelles ne devraient pas émettre plus de 95 grammes de CO<sub>2</sub> à l'horizon 2020. Les barèmes décidés pour 2014 nous semblent équilibrés budgétairement et susceptibles de produire les bonnes incitations.

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** - Nous avons déjà eu au Sénat de riches débats sur le financement des infrastructures. Le principe de l'utilisateur-payeur, lors de la création de l'écotaxe poids lourds, faisait l'unanimité. Nous devons garantir à l'Afitf un financement clair, proche des territoires, et qui témoigne d'une forme de responsabilité budgétaire.

La baisse des crédits dédiés aux infrastructures est optique, car des recettes extérieures, dont celle de l'écotaxe poids lourds, devaient se substituer, pour partie, aux moyens budgétaires. Pour cette raison, la dotation de l'Afitf passera de 698 millions d'euros en 2013 à 334 millions d'euros en 2014. Le débat parlementaire doit être l'occasion de réhabiliter publiquement l'écotaxe dans son principe : elle témoigne d'une exigence de responsabilité budgétaire, d'une vision pour les transports, participe à la lutte contre le dumping dans le secteur du transport de marchandises, et finance la politique d'infrastructures de nos territoires. Donnons à présent sa chance au dialogue pour améliorer le dispositif.



En attendant, sa suspension fait planer des incertitudes à propos du financement de l'Afitf. Nous serons contraints de recourir aux 400 millions d'euros de son fonds de roulement. Bernard Cazeneuve et moi-même exploitons en outre tous les ajustements possibles : le remboursement de 100 millions d'euros de la dette contractée auprès de l'Agence France Trésor peut être différé ; nous pouvons moduler le calendrier de réalisation des projets. Nous avons obtenu une augmentation de 50 %, soit 100 millions d'euros, de la redevance domaniale acquittée par les sociétés d'autoroutes. L'Afitf a d'autres sources de recettes, comme la taxe d'aménagement du territoire. Le produit des amendes radars est plus aléatoire, mais sa baisse de 50 millions d'euros témoigne d'une amélioration de la sécurité routière.

Le passage de 7 % à 10 % de la TVA sur les transports de proximité a été décidé l'année dernière. Il procède aussi de la nécessité de financer le crédit d'impôt compétitivité emploi, dont les acteurs des transports bénéficient. Notez que la SNCF s'est engagée à compenser par les bénéfices du CICE le relèvement du taux de TVA et que les collectivités territoriales pourront renégocier les termes de leurs contrats avec les autres acteurs du transport, s'il se trouve que les tarifs sont déconnectés du coût du travail.

En réponse à Roland Ries, j'indique que seul le transport aérien domestique pourrait être soumis à une taxe sur le kérosène. Or, celui-ci subira déjà l'augmentation du taux de TVA. Nos engagements internationaux interdisent la taxation du kérosène sur les vols internationaux. Les conséquences sur Air France et ses filiales seraient lourdes, alors que nous tentons de rééquilibrer la fiscalité pesant sur les aéroports et les compagnies aériennes au bénéfice de ces dernières. Nous avons déjà abaissé les taxes d'aéroport et celle sur les nuisances sonores aériennes. Reste qu'une taxe sur le kérosène épargnerait Easyjet ou Ryanair, dont les vols sont à destination du reste de l'Europe. Le pavillon français, attaqué par le *low cost* et les compagnies des pays du Golfe, doit être rendu plus compétitif : le gouvernement s'y emploie.

Merci de souligner la réussite des transports en commun en site propre. Le dispositif a déjà été complété pour tenir compte de la mobilité, davantage que du mode de transport.

Un effet de mirage brouille la perception de la tarification de la SNCF. Les compensations ne portent pas que sur les tarifications sociales, qui sont, en outre, souvent moins favorables que certaines offres – comme Ouigo ou Prem's. Nous entendons les compenser au réel. Nous avons besoin d'un audit sur la tarification des transports ferroviaires.

**M. Louis Nègre.** – Vous appelez à faire preuve de responsabilité budgétaire dans un contexte difficile, et nous vous en savons gré. Mais le verre est plutôt vide, et vous nous demandez de le voir plein. En dehors des trains d'équilibre du territoire et du troisième appel à projets de transports en commun en site propre, je n'ai pas reçu les réponses que j'attendais.

J'estime que dans le cadre de Mobilité 21, nous avons fait un travail constructif pour la Nation, et je veux bien rendre à César ce qui lui appartient.

Hors programmes d'investissement, le budget triennal de la mission écologie, développement et mobilité durables passera de 7,63 milliards d'euros en 2013 à 7,28 milliards d'euros en 2014, puis à 7,09 milliards d'euros en 2015. En 2012, il était de 8 milliards d'euros. Ce budget a donc diminué de 4,5 % entre 2012 et 2013, et le PLF pour 2014 annonce une baisse de 6,5 %. Certes, nous sommes dans une situation difficile. Mais j'ai été rapporteur de la loi Grenelle II, dont les avancées ont été rendues possibles par une véritable volonté politique. Celle-ci fait défaut aujourd'hui.

Le budget dédié à la prévention des risques s'élève à 253 millions d'euros, 38 millions pour les seuls risques naturels hydrauliques. Or les dégâts causés annuellement par les inondations coûtent 1 milliard d'euros, et l'indemnisation des dommages des catastrophes naturelles 500 millions d'euros. Même en comptant les crédits du fonds Barnier, on est loin du compte... Je suis rapporteur de la proposition de loi de Pierre-Yves Collombat que notre commission examinera bientôt. Nous avons besoin d'un système de gouvernance plus efficace et de moyens suffisants pour atténuer le montant des destructions de valeur causées par ces risques chaque année. Notre régime d'indemnisation n'est pas mauvais, mais on traite les conséquences au lieu de traiter les causes.

Confirmez-vous la baisse du bonus sur les véhicules électriques ? Ce serait un signal bien malheureux à envoyer à nos concitoyens. Les Japonais, comme les Américains, reconnaissent que la France a fait en la matière un choix audacieux et porteur d'avenir. Mais ce choix doit s'appuyer sur un plan de développement des bornes de recharge opérationnel. Ce n'est pour l'instant pas le cas. Pourtant, la pollution de l'air tue prématurément 42 000 personnes par an, et le bruit est la première nuisance dont se plaignent les Français : deux maux auxquels remédie la voiture électrique. Nous devons rester en tête dans ce domaine ; j'attends de votre gouvernement un engagement plus ferme. J'ai participé au Livre vert sur les infrastructures de recharge, et je regrette que sa mise en œuvre rencontre autant de difficultés.

Il nous faut également un dispositif de reconnaissance des véhicules les plus propres. Sur la réservation de voies dédiées à l'autopartage et au covoiturage, nous tournons en rond, alors que l'attente des Français est immense. De même sur le plan d'action relatif aux mobilités actives. Bref, nous avons besoin d'une vision volontariste.

Les maires de terrain qui vous soutiennent semblent s'accorder sur le passage à 10 % de la TVA sur les transports en commun : je ne reconnais plus la gauche... J'aurais compris une augmentation sur les transports intercontinentaux ou sur le TGV, mais en l'occurrence, vous allez toucher en

majorité les classes modestes, les gens dépourvus de voiture ! Je ne comprends pas.

Vous avez fait ce que vous avez pu pour le budget de l'Afitf, c'est entendu, mais il y a là un vrai problème de gouvernement. Le budget compensera-t-il les défaillances de l'écotaxe poids lourds ?

Des efforts ont été réalisés pour la modernisation des matériels des quarante lignes ferroviaires d'équilibre du territoire. Mais les crédits qui leur sont consacrés ne cessent de diminuer...

La réforme ferroviaire devra d'abord attribuer à l'État un rôle de régulateur tout en préservant la place des acteurs respectifs ; les présidents de régions doivent jouer un rôle de premier plan et RFF exercer sa mission en totale indépendance. La réforme doit en outre être euro-compatible, car il faut éviter l'isolement de la France. Enfin, les pouvoirs du régulateur doivent être préservés.

Monsieur le ministre, vous n'êtes pas pour grand-chose dans la batterie de nouvelles taxes, vous arrivez simplement au mauvais moment : l'écotaxe poids lourds est la taxe qui fait déborder le vase. A la vérité, il faudrait la conserver et supprimer les autres...

**M. Michel Teston.** – La baisse des moyens de l'Afitf est un vrai problème : comment compenser les pertes de recettes liée à la suspension de l'écotaxe poids lourds ? Il existe un compte d'affectation spéciale qui permet à l'État de compenser l'exploitation par la SNCF des lignes d'équilibre du territoire. En 2013, celui-ci est alimenté par la taxe d'aménagement du territoire acquittée par les concessionnaires d'autoroutes à hauteur de 11 %, contre 16,5 % précédemment. En 2014, les dépenses du programme diminueront de 16 millions d'euros : l'article 38 du projet de loi de finances diminue d'autant la part de taxe d'aménagement du territoire affectée au compte d'affectation spéciale. En conséquence, l'Afitf voit la subvention de l'État diminuer dans les mêmes proportions.

Si l'on parvient à suivre ce jeu d'écritures – ce qui est rien moins qu'évident –, on observe que le financement par les sociétés d'autoroutes des trains d'équilibre du territoire passera de 11 % à 6 %, alors que les recettes de péage ont augmenté de plus de 10 % entre 2008 et 2011. Faut-il déposer des amendements pour remédier à cette situation ?

L'examen de la réforme ferroviaire, dont je suis rapporteur, semble exclu avant les élections municipales, alors qu'il y a urgence à renforcer le service public ferroviaire. Je demande que le texte soit inscrit à l'ordre du jour dès la reprise des travaux parlementaires.

**Mme Évelyne Didier.** – Pouvez-vous préciser le calendrier de réforme du code minier ?

**M. Philippe Martin, ministre.** – Pas à ce stade.

**Mme Évelyne Didier.** – La réforme passera-t-elle par une loi ou par une ordonnance ?

*Ecomouv* est actuellement concerné par une procédure judiciaire. François Rebsamen a émis l'hypothèse de constituer une commission d'enquête : dans quelle mesure les deux procédures sont-elles compatibles ? Peut-on en connaître le contenu du contrat qui lie *Ecomouv* à l'État ?

Il sera difficile de faire avaler aux Français le passage de la TVA à 10 % sur la collecte des déchets ménagers. Augmenter également la taxe générale sur les activités polluantes doublerait le budget déchets des familles. Reviendrez-vous sur cette mesure ?

Je m'associe à la question de Michel Teston sur le calendrier de la réforme ferroviaire.

Quand l'agence de la biodiversité, que vous avez qualifiée d'« Ademe de la biodiversité » sera-t-elle mise en place ? Peut-elle précéder le vote du projet de loi relatif à la biodiversité ?

**Mme Hélène Masson-Maret.** – La feuille de route pour la transition écologique adoptée en septembre 2012 à l'issue de la conférence environnementale faisait mention d'une stratégie nationale de recherche, d'information du public et de réflexion sur la réglementation des perturbateurs endocriniens, dont la mise en œuvre était prévue d'ici juin 2013. Elle ne figure pas dans les crédits de prévention des risques – qui augmentent de 15 millions d'euros, nous nous en félicitons. Certains perturbateurs endocriniens ont des effets avérés : il faut les réglementer, et augmenter les crédits de la recherche sur les autres. Où en est la stratégie nationale de court et de long termes sur ces questions ?

**M. Philippe Martin, ministre.** – Quel que soit le gouvernement, il y a une tendance à faire passer les questions environnementales après les urgences sociales. Certains quinquennats commencent par les fastes d'un Grenelle nobélisé et s'achèvent dans les travées du salon de l'agriculture en affirmant que « l'environnement, ça commence à bien faire ». Je pense au contraire qu'il est urgent de s'emparer de ces questions pour préparer l'avenir.

Monsieur Nègre, vous omettez les moyens apportés par les programmes d'investissements d'avenir, même s'ils sont extrabudgétaires. La moitié des programmes du deuxième volet, 2,3 milliards d'euros, est fléchée vers la transition écologique. Et, fait nouveau, les programmes sont sélectionnés selon des critères écologiques.

Je souhaite que nous examinions ensemble en profondeur la proposition de loi à venir sur la prévention des risques naturels. Nous pouvons trouver un meilleur dispositif de prévention et de gouvernance. Notez qu'au regard des chiffres de destruction de valeur que vous avez cités, le double ou le triple des crédits de prévention que nous y consacrons ne

suffirait toujours pas. Le fonds Barnier apporte néanmoins 180 millions d'euros à une politique qui doit demeurer dans nos priorités. Je présenterai au début de l'année 2014 notre stratégie nationale relative aux risques d'inondations.

Le bonus sur les véhicules électriques a été maintenu et s'élève à 6 300 euros. Nous soutenons les véhicules du futur. Nous développons les infrastructures de recharge dans le cadre du deuxième volet des programmes d'investissements d'avenir et des 34 plans industriels. Une mission est dédiée à l'identification des véhicules propres.

Madame Didier, le comité pour la fiscalité écologique a adopté cet après-midi un avis sur la fiscalité des déchets. La question a été abordée lors de la deuxième conférence environnementale, dans la table-ronde sur l'économie circulaire. TVA, taxe générale sur les activités polluantes, taxe d'enlèvement des ordures ménagères... il faut aborder ces questions de manière globale.

La première partie du rapport de Thierry Tuot sur la réforme du code minier est consacrée à la participation du public, maillon manquant au dispositif actuel. Cette partie, la plus retouchée du code, empruntera sans doute la voie législative, la partie non modifiée pourra passer par ordonnance. En toute hypothèse, ces questions feront l'objet d'un très large débat au Parlement.

Nous ambitionnons d'installer l'agence française pour la biodiversité au début de l'année 2015, mais un préfigurateur de cette agence sera nommé dès 2014.

Les consultations relatives à la définition de la stratégie nationale sur les perturbateurs endocriniens se sont achevées à la fin octobre. Nous avons reçu un nombre important de contributions. Je souhaite que la stratégie soit arrêtée avant la fin de l'année ; elle bénéficiera de crédits redéployés depuis le programme « Prévention des risques ». Pour 2013, 500 000 euros ont été consacrés par mon ministère au financement d'un nouvel appel à projets.

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** – Le budget du programme 203 hors Afitif s'élève à 3,335 milliards d'euros, contre 3,375 milliards d'euros l'année précédente. Mais si l'on rentre dans le détail, les investissements progressent en réalité de 195 à 257 millions d'euros. Il est dommage que nous n'ayons pas évoqué le budget des affaires maritimes, maintenu et abondé par des financements européens.

Nos préoccupations portent essentiellement sur le financement de l'Afitf. Nous travaillons avec le ministre du budget pour lui assurer les moyens de remplir ses missions.

**M. Louis Nègre.** – Confirmez-vous que le budget de l'Afitf sera en 2014 au moins égal à celui de 2013 ?

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** - Oui. C'est la préoccupation du Premier ministre et de son gouvernement. Mais chacun doit prendre conscience que si l'écotaxe poids lourds n'est pas acquittée pour financer nos infrastructures, il faudra faire appel à de nouveaux moyens budgétaires.

Nous souhaitons que le calendrier de la réforme ferroviaire soit le plus précoce et le plus resserré possible. Il ne dépend pas moins des élections professionnelles et du calendrier parlementaire que des municipales.

**M. Louis Nègre.** - C'est un calendrier sage.

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** - Il est déterminé par l'interruption des travaux parlementaires. Nous souhaitons faire les choses sérieusement, dans le respect du travail des commissions parlementaires. La trêve électorale fait partie de notre tradition républicaine. Je répondrai lors de l'examen du texte à toutes vos préoccupations relatives à la gouvernance et au financement du système.

Les ressources du compte d'affectation spéciale alimenté par la taxe d'aménagement du territoire ne diminuent pas. La redevance domaniale due par les sociétés d'autoroutes augmente même de 50 %. La modification de la répartition des crédits à l'intérieur du budget peut créer ces effets d'optique.

Une enquête judiciaire a bien été ouverte au sujet d'*Ecomouv* ; la Chancellerie étudie sa compatibilité avec une commission d'enquête parlementaire. Tout ce qui, dans le contrat passé avec l'État, est communicable, sera communiqué ; nous avons saisi la commission d'accès aux documents administratifs sur ce point ; nous attendons ses conclusions.

**M. Raymond Vall, président.** - Nous vous remercions.

## II. EXAMEN DU RAPPORT

**Réunie le mercredi 27 novembre 2013, la commission a examiné le rapport pour avis sur les crédits « transports routiers » du projet de loi de finances pour 2014.**

**M. Ronan Dantec, rapporteur.** - Nous examinons aujourd'hui les crédits consacrés aux « transports routiers » dans le projet de loi de finances pour 2014. Ces crédits figurent au programme budgétaire 203 « Infrastructures et services de transport » de la mission « Ecologie, développement et mobilité durables ». Ils sont complétés par des fonds de concours de l'AFITF et des collectivités territoriales.

Ce budget est devenu en partie théorique avec la suspension de la taxe poids lourds. Celle-ci devait en effet rapporter 760 millions d'euros à l'AFITF, en année pleine, sur un budget total de 2,2 milliards d'euros, soit le

tiers de ce montant. Lors de la présentation de l'avis budgétaire sur les transports ferroviaires, Roland Ries est déjà revenu sur la genèse et les objectifs de l'écotaxe.

Ma conviction est que cette taxe poids lourds - qui a d'ailleurs davantage les caractéristiques d'une redevance - doit entrer en vigueur assez rapidement. C'est la raison pour laquelle je souhaite par ce rapport apporter une contribution au débat en cours et proposerai un certain nombre de mesures pour la rendre opérationnelle. L'Assemblée nationale a créé une mission d'information à ce sujet, il serait regrettable que le Sénat ne s'associe pas à la réflexion. J'ai, dans ce but, procédé à l'audition de plusieurs des acteurs concernés : Daniel Bursaux, directeur général des infrastructures, des transports et de la mer et ses services ; Philippe Duron, président de l'AFITF ; la société Ecomouv' ; la fédération nationale des transports routiers (FNTR) ; la fédération nationale des syndicats d'exploitants agricoles (FNSEA) ; l'Organisation des transporteurs routiers européens (OTRE) ; M. Claude Rault, transporteur breton ; sans oublier les sociétés autoroutières, qui sont indirectement concernées par le dispositif.

Je reviendrai également sur le dispositif du bonus-malus écologique, en analysant le compte d'affectation spéciale « aides à l'acquisition de véhicules propres ». Sur ce sujet aussi, j'ai pris le temps cette année de recueillir plusieurs avis : auprès de la direction générale de l'énergie et du climat (DGEC) ; de l'Ademe ; des constructeurs automobiles français ; du club des véhicules écologiques ; ou encore de France nature environnement.

L'analyse des crédits du projet de loi de finances pour 2014 fait apparaître les tendances suivantes :

L'action 1 consacrée au « développement des infrastructures routières » est intégralement composée de fonds de concours de l'AFITF et des collectivités territoriales, estimés pour 2014 à un total de 1,109 milliard d'euros en crédits de paiement, dont 753 millions provenant de l'AFITF. En volume, ce montant correspond presque exactement aux recettes d'écotaxe que l'AFITF est censée récupérer en année pleine. Sa suspension pose dès lors de fortes interrogations sur la manière dont ces sommes vont être compensées au profit du développement des infrastructures routières.

Ces fonds de concours doivent en effet permettre la poursuite d'opérations telles que la route centre Europe Atlantique, l'A 34 et la RN 88, l'achèvement du volet routier des contrats de plan 2000-2006 et la poursuite des programmes de modernisation des itinéraires routiers (PDMI).

L'action 12, qui concerne l'« entretien et l'exploitation du réseau routier national » est évaluée à 340,8 millions d'euros en crédits de paiement, en très légère diminution par rapport à la loi de finances initiale pour 2013 (de 0,35 %). Elle devrait être complétée par des fonds de concours, à hauteur de 330 millions d'euros, en augmentation de 3,6 % par rapport à ce qui était annoncé en loi de finances initiale pour 2013. Mais la majorité de ces crédits

entre dans le périmètre de compétences de l'AFITF et soulève donc à nouveau les mêmes questions.

L'action 13, intitulée « soutien, régulation, contrôle et sécurité des services de transports terrestres » est transversale aux différents modes de transports terrestres. Elle vise à soutenir le report modal, à assurer un fonctionnement concurrentiel équitable des secteurs de transport, à soutenir les mesures de prévention contre les accidents et à accompagner les professions en difficulté. Ses crédits s'élèvent à 54,1 millions d'euros en crédits de paiement, auxquels devraient s'ajouter des fonds de concours et attributions de produits (38,9 millions en crédits de paiement).

Globalement, si nous étions sûrs que l'intégralité du manque à gagner résultant de la suspension de l'écotaxe poids lourds était compensée, je dirais que les crédits consacrés à la route sont stables. Mais l'hypothèque que constitue la suspension de cette taxe est lourde de conséquences.

Cette suspension va immanquablement retarder nombre de projets d'infrastructures. Les deux premiers reports de la mise en œuvre de la taxe intervenus cette année pour des raisons techniques, ont déjà conduit l'AFITF, d'une part, à utiliser les crédits de son fonds de roulement, d'autre part, à ralentir l'exécution de projets inscrits dans le cadre des programmes de modernisation des itinéraires routiers (PDMI) et des contrats de plan Etat-régions. Les crédits de paiement alloués aux PDMI ont par exemple chuté, de 380 millions à 336 millions d'euros, entre le budget prévisionnel adopté en fin d'année 2012 et la dernière décision modificative intervenue début octobre 2013, après l'annonce du deuxième report de l'entrée en vigueur de l'écotaxe. Or, le taux d'avancement des PDMI, censés couvrir la période 2009-2014, est déjà bien faible, puisqu'il ne devrait atteindre que 42% à la fin de l'année 2013.

Parmi la liste des projets que devrait financer l'AFITF en 2014, publiée dans le projet annuel de performance, avant l'annonce de la suspension de l'écotaxe, figurent notamment : la poursuite des travaux de construction des LGV Est Européenne (seconde phase), Sud-Europe-Atlantique (Tours-Bordeaux), Bretagne-Pays de la Loire et du contournement ferroviaire de Nîmes-Montpellier ; la poursuite des aménagements pour l'autoroute ferroviaire atlantique ; le financement des appels à projets en cours pour les transports collectifs urbains ; la poursuite du soutien au programme d'équipement du réseau ferré national en radiotéléphonie GSM R, du financement des programmes de mise en sécurité des tunnels routiers et ferroviaires, des suppressions de passages à niveau, et des mises aux normes des infrastructures pour leur accessibilité aux personnes à mobilité réduite.

Mais l'enjeu de la mise en œuvre effective et rapide de cette taxe n'est pas seulement budgétaire. Il s'agit de faire payer aux poids lourds le juste prix de l'usage - actuellement gratuit - du réseau routier national non



concedé et de certaines routes départementales ou communales, tout comme les entreprises de fret ferroviaire paient des péages pour l'usage des voies ferrées.

De ce fait, cette taxe s'apparente davantage à une redevance qu'à une taxe. Le calcul de ses taux, encadré par la directive « Eurovignette », doit refléter les coûts d'usage de la route. L'écotaxe est donc une application concrète du principe de l'« utilisateur-payeur », avant même de celui du « pollueur-payeur »...

Renoncer à son entrée en vigueur condamnerait l'Etat et les collectivités territoriales à continuer d'assumer l'entretien des routes par l'impôt, alors qu'il semble plus logique que ce soient ses usagers – français comme étrangers d'ailleurs, je voudrais insister sur ce point – qui le fassent. Aujourd'hui, les camions étrangers bénéficient d'un service sans apporter aucune recette.

De plus, je rappelle que l'écotaxe a été assortie d'un mécanisme de répercussion, qui fait payer aux utilisateurs des transports, c'est-à-dire aux chargeurs, les surcoûts du transport qu'elle engendre. Elle protège donc – en théorie – les transporteurs routiers.

L'écotaxe doit inciter les acteurs à rationaliser leur usage de la route, en réduisant, par exemple, le nombre de voyages à vide et en augmentant la charge des camions. Il s'agit aussi d'inciter au report modal, même si ce n'est pas l'objectif premier de la taxe. Dans un pays comme l'Allemagne, la mise en place de la taxe kilométrique s'est accompagnée d'une augmentation du fret ferroviaire. Mais la situation est un peu différente, puisque l'Allemagne n'avait pas de péages et que cette taxe lui rapporte plus de quatre milliards d'euros par an.

Il convient d'agir dès à présent, pour trouver une solution rapide et pérenne, en utilisant plusieurs leviers. Nous devons répondre aux difficultés rencontrées par la filière agricole et agroalimentaire. Certes, l'écotaxe n'est qu'un prétexte pour mettre à jour des difficultés qui vont bien au-delà de sa mise en œuvre ; mais ne pourrait-on saisir cette occasion pour aborder ces difficultés en profondeur ? Il est temps de s'attaquer à la question des relations entre les producteurs et la grande distribution. La crise de l'écotaxe montre à quel point la grande distribution est un facteur déstabilisant de l'économie française. La piste d'une mention obligatoire du surcoût lié à l'écotaxe en pied de la facture du producteur a été évoquée. Il n'y a pas de solution miracle, mais il semble indispensable d'assainir ces relations.

D'autres solutions concrètes existent pour soulager les agriculteurs. Nous avons déjà exonéré, par la loi du 28 mai 2013 portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports, les camions citernes destinés au transport du lait. La FNSEA n'a pas demandé la disparition de l'écotaxe, mais l'exonération du transport du produit non fini. Ce n'est pas la même chose. Nos marges de manœuvre sont certes

contraintes, car ce type d'exonérations est très encadré par la directive Eurovignette. Mais nous pouvons opter pour trois mesures concrètes, en conformité avec cette directive : l'exonération des véhicules utilisés pour le transport de carcasses et de déchets d'animaux, l'exonération des véhicules qui transportent des animaux vivants, à condition que ces véhicules ne sortent pas d'un rayon de 50 kilomètres, limite qui nous est imposée par l'Union européenne ; l'exonération des véhicules utilisés par des entreprises d'agriculture. Pour être précis, les textes européens évoquent les « véhicules utilisés par des entreprises d'agriculture, d'horticulture, de sylviculture, d'élevage ou de pêche pour le transport de biens dans le cadre de leur activité professionnelle spécifique dans un rayon allant jusqu'à 100 km autour du lieu d'établissement de l'entreprise. » J'interprète ce texte comme la possibilité d'exonérer toutes les matières agricoles exploitées en amont du produit fini.

J'ai une attitude pragmatique : si nous voulons sortir de la crise avec le monde agricole, nous devons mettre des exonérations sur la table.

**M. Marcel Deneux.** – Ça me paraît assez inapplicable. C'est le genre d'élucubration du parfait technocrate parisien...

**M. Ronan Dantec, rapporteur.** – En tout cas, il faut mettre sur la table des exonérations pour le monde agricole.

Il y a un point qui n'a pas été assez vu jusqu'à présent : l'écotaxe est un facteur clair de concentration du transport routier et son application concrète désavantage les petites entreprises de transport. Or, ce n'est pas l'objectif de l'écotaxe. Nous pourrions donc affirmer que sa mise en œuvre doit se faire sans qu'à aucun moment, les « gros » ne soient favorisés par rapport aux « petits ». C'est un point important.

Il y a deux types de redevables de l'écotaxe : les abonnés et les non-abonnés. Les abonnés souscriront un contrat avec une société habilitée de télépéage (SHT). C'est la SHT qui acquittera la taxe auprès d'Ecomouv' et la facturera ensuite à ses clients. Il n'y aura donc pas besoin, pour les transporteurs, d'avancer l'argent. En contrepartie, les SHT auront le droit de refuser d'offrir leur prestation à une entreprise qui ne présenterait pas suffisamment de garanties financières, afin d'éviter les impayés. On voit bien que les SHT vont se tourner en priorité vers les « gros » transporteurs, même si l'actualité récente a montré que ces derniers pouvaient aussi avoir des difficultés.

C'est ce dernier point qui pose problème, dans la mesure où les abonnés bénéficieront d'un abattement de 10 %. Il faut donc réfléchir peut être à un système d'assurance, qui offrirait la possibilité à davantage d'entreprises de bénéficier de l'abonnement et, partant, de cet abattement de 10 % sur l'écotaxe. Il ne saurait y avoir de possibilité d'abonnement réservée aux « gros » transporteurs et non accessible aux « petits ».

Pour la deuxième catégorie de redevables, les non-abonnés, le montant de la caution requis pour disposer de l'équipement embarqué nécessaire à la collecte de la taxe, soit 100 euros, a été dénoncé. Multiplié par le nombre de camions et dans un contexte économique plus que fragile pour les transporteurs, cette caution peut poser des problèmes de trésorerie. Avons-nous besoin de cette caution ? En tout cas, nous devons certainement la remettre à plat, voire aller vers sa suppression. Ce sont des mesures simples techniquement pour éviter que l'écotaxe ne favorise les « gros » par rapport aux « petits ». L'inacceptation sociale de l'écotaxe est beaucoup liée à cette difficulté, ce qui avait été assez peu vu jusqu'à présent.

Plus largement, et je fais référence au rapport de Fabienne Keller dont nous avons discuté ici, il est temps de s'attaquer à un sujet beaucoup plus vaste, celui du *dumping* social. Le secteur des transports routiers est extrêmement concurrentiel. Nombre d'entreprises emploient des travailleurs détachés. La question du contrôle est essentielle. L'Etat ne devrait-il pas renforcer ses moyens de contrôle pour limiter les nombreux abus ? Puisque l'écotaxe est accompagnée d'un système de contrôle, n'y a-t-il pas moyen de la mettre au service de ces contrôles ? Ce sont des questions qu'on ne s'est jamais posées jusqu'à aujourd'hui. Je ne sais pas ce qu'il est possible de faire techniquement, mais je pose la question, pour essayer de trouver des synergies.

Sur Ecomouv', je voudrais rappeler que le système mis en place appartiendra *in fine* à l'Etat. Je ne prends pas position sur les conditions d'attribution du marché, puisqu'une commission d'enquête a été créée à cette fin. Le Conseil d'Etat s'est déjà prononcé sur le sujet. Même si le coût de gestion dépasse 20 % aujourd'hui, en raison des investissements de départ, à terme, il devrait plutôt atteindre 10 %.

Un autre type de concurrence a aussi été évoqué lors de mes auditions : celle des véhicules qui ont tout juste moins de 3,5 tonnes, et qui, de ce fait, ne sont pas soumis aux mêmes réglementations en termes de temps de conduite et seront dispensés d'écotaxe.

Comment fait-on pour rassurer les petits transporteurs ? Ne faudrait-il pas qu'une partie des recettes de l'écotaxe, un certain nombre de dizaines de millions d'euros, servent à la modernisation de leur flotte ? Il y a des mesures d'accompagnement du secteur à réinventer. Celui-ci se concentrera très certainement progressivement, mais nous ne devons pas mettre sur la table des mesures qui l'imposent.

Je voudrais aussi poser la question de la circulation des 44 tonnes, autorisée par décret en décembre 2012, sans aucune contrepartie de la part des transporteurs concernés, alors que ces camions occasionnent des dégâts sur nos routes, surtout pour les ensembles ne disposant que de 5 essieux. D'après la DGITM, leur circulation engendre un surcoût d'entretien qui peut aller jusqu'à 4 % sur les routes à faible trafic. L'association des sociétés

françaises d'autoroutes nous a remis une étude, qui figurera en annexe du rapport. Il faut à mon sens augmenter le taux de l'écotaxe pour les poids lourds de 44 tonnes, ce qui augmenterait sa recette.

Enfin, il a beaucoup été question du report de trafic sur le réseau autoroutier que pourrait engendrer cette taxe. Le ministère de l'écologie a estimé que ce report de trafic engendrerait une augmentation des recettes des péages comprise entre 250 et 400 millions d'euros, ce que contestent en partie les sociétés d'autoroute. Il semble en réalité indispensable de mettre en place un dispositif de mesure de ce report de trafic, une sorte de « point 0 », capable de fournir l'évolution du trafic liée à la mise en œuvre de la taxe, et non susceptible de contestations. Le délégué général de l'Association française des sociétés d'autoroutes (ASFA) que j'ai rencontré en a approuvé le principe.

Ce n'est qu'à partir de données fiables et objectives que l'Etat pourra, dans un second temps, réfléchir à une récupération éventuelle de l'effet d'aubaine créé par la mise en œuvre de la taxe pour les sociétés d'autoroutes. Évidemment, ces dernières sont vivement opposées à cette mesure mais elle me semble légitime, puisque c'est l'Etat qui en a décidé la mise en place, avec un impact positif sur les recettes des concessions autoroutières. Je rappelle que ces dernières sont quand même nettement bénéficiaires, même si certaines prévisions de trafic ont été revues à la baisse.

J'en viens au bonus-malus écologique, qui vise à inciter les acheteurs de véhicules neufs à choisir des véhicules moins polluants et les fabricants d'automobiles à investir dans ces technologies. Ce dispositif fait régulièrement l'objet d'ajustements, pour assurer son équilibre budgétaire, d'une part, mais aussi pour suivre l'évolution de la technologie, d'autre part. L'année dernière, j'avais été assez critique sur l'absence d'évaluation du dispositif. Cette année, j'ai obtenu des réponses plus précises.

Le projet de loi de finances pour 2014 prévoit la création d'une nouvelle tranche de véhicules soumis à malus, et une augmentation de son montant pour les véhicules déjà taxés. En parallèle, un décret du 30 octobre dernier a réduit les montants des bonus et les a recentrés sur les véhicules électriques et hybrides. Au total, les dépenses prévisionnelles au titre du bonus sont évaluées pour 2014 à 269,9 millions d'euros.

Je comprends la nécessité d'œuvrer à un retour à l'équilibre budgétaire, qui est au fondement même d'un dispositif de bonus-malus. Je regrette toutefois la diminution sensible des aides accordées aux petits véhicules thermiques essence - segment sur lequel les constructeurs français sont bien positionnés : les véhicules qui émettent entre 61 et 90 g de CO<sub>2</sub> voient leur bonus passer de 550 euros à 150 euros, somme qui paraît peu incitative, et les véhicules qui émettent entre 91 et 105 g de CO<sub>2</sub> n'auront plus de bonus, alors qu'ils avaient un bonus de 200 euros auparavant.

Or, le bonus-malus ne doit pas seulement servir à subventionner les véhicules électriques ou hybrides, dont les coûts d'achat sont relativement plus élevés. L'achat des petits véhicules thermiques les moins polluants devrait aussi être encouragé. Il s'agit de secteurs sur lesquels nos constructeurs sont bien positionnés. Je questionne donc ce choix. Les constructeurs automobiles nous ont fait part de leur besoin de disposer d'une doctrine stable. J'estime pour ma part que nous sommes encore dans une année intermédiaire.

Pour financer cette mesure, il suffirait de réduire encore le seuil d'émission à partir duquel les véhicules sont soumis à un malus. Ainsi, la tranche dite des « neutres », c'est-à-dire des véhicules qui ne font l'objet ni d'un bonus ni d'un malus, et qui représente près de la moitié des véhicules neufs, serait réduite, ce qui renforcerait le caractère incitatif du dispositif.

J'en viens au parc diesel. Certains constructeurs font reposer leur stratégie future sur le diesel, et la motivent par l'entrée en vigueur de la norme EURO VI qui est extrêmement exigeante en termes d'émissions d'oxydes d'azote et de particules fines. Je reste pour ma part très inquiet sur la validité du postulat suivant lequel le diesel est l'avenir de l'automobile et les conséquences qu'il pourrait avoir sur la filière automobile française. Les chercheurs ont constaté ces dernières années, que ce soit pour les véhicules diesel ou à essence, un décalage entre les valeurs d'émissions mesurées lors de l'homologation du véhicule et les valeurs d'émissions effectivement constatées lorsque celui-ci est conduit « en utilisation normale ». Le discours anti-diesel ne va pas disparaître, il faut être vigilant et savoir adapter notre technologie en conséquence, faute de quoi il pourrait y avoir une déstabilisation de notre filière automobile. C'est un vrai risque industriel. Autre sujet d'inquiétude exposé par l'Ademe : les « émissions secondaires », c'est-à-dire l'apparition de particules nocives, non visibles à la sortie du pot d'échappement, mais qui se forment au bout de quelques heures dans l'air... Reste enfin la question du parc existant. Ne faudrait-il pas une sorte de prime à la casse pour faire disparaître les véhicules très polluants ?

Dans l'attente de précisions sur la façon dont l'écotaxe va être compensée, et pour reprendre la même expression que Roland Ries, je vous propose d'adopter un avis favorable « d'attente » aux crédits consacrés aux transports routiers dans le projet de loi de finances pour 2014.

**M. Raymond Vall, président.** – Je vous remercie pour cette présentation et ces propositions très détaillées. Vous n'avez pas parlé de la filière diesel en Allemagne, j'y reviendrai dans mes questions. Je laisse la parole à Michel Teston pour ouvrir le débat.

**M. Michel Teston.** – Je souhaite d'abord commenter les crédits. Ceux de l'action 12 relative à l'entretien et l'exploitation du réseau routier national diminuent légèrement, mais les fonds de concours augmentent de 3,6 %. En ce qui concerne l'action 1 consacrée au développement des

infrastructures routières, il n'y a pas de crédits budgétaires affectés puisque ce sont des fonds de concours qui financent intégralement la modernisation du réseau. Ils augmentent cette année de plus de 50 % par rapport à la LFI 2013. Comme l'a souligné avec insistance Ronan Dantec, ceci pose la question des crédits de l'AFITF et des solutions à trouver pour récupérer les flux financiers que l'écotaxe aurait dû apporter.

Sur ce sujet, il convient de garder à l'esprit que le texte adopté en mai dernier comporte déjà une amélioration sensible du dispositif, par rapport à la version issue du Grenelle I : ce ne sont plus les transporteurs mais les donneurs d'ordres qui acquittent finalement l'écotaxe.

Ronan Dantec a raison d'insister sur la nécessité de respecter le cadre de la directive Eurovignette dans les diverses hypothèses qu'il présente. Je suis également convaincu qu'il faut rassurer les petits transporteurs. Il faut aussi bien prendre en compte l'avantage concédé aux sociétés d'autoroute, dont les recettes ont déjà très fortement augmenté au cours des dernières années. Le véritable enjeu est d'apprécier précisément l'importance du report en leur faveur.

Dans une période de grande incertitude quant à l'avenir de cette recette, il serait bon d'analyser les dispositifs mis en place par nos voisins européens, à commencer par l'Allemagne. Je crois aux vertus du droit comparé pour explorer des pistes d'amélioration. Il n'y a pas de honte à s'inspirer des expériences étrangères. Très souvent, les étrangers s'inspirent de nos propres expériences.

**M. Charles Revet.** – Je précise que l'on ne vote pas sur le rapport mais sur les crédits inscrits au budget. Ronan Dantec les a présentés de façon extrêmement succincte, tout en tenant des propos globalement critiques. Par conséquent, je ne peux qu'être défavorable au vote de ces crédits, si le rapporteur lui-même est plutôt circonspect. D'autant plus que cette construction budgétaire est devenue totalement fictive avec la suspension de l'écotaxe.

En ce qui concerne les 44 tonnes, toute la difficulté est de trouver un équilibre entre la préservation de la qualité du réseau routier et les bénéfices tirés de l'augmentation de la charge unitaire et de la baisse corrélative du nombre de camions. Où en sont les expérimentations qui étaient prévues ? Nous pourrions également regarder les pratiques allemandes ou belges sur ce point.

**M. Marcel Deneux.** – Je partage l'avis de Charles Revet sur ces crédits. Au mieux, je m'abstiendrai.

En ce qui concerne l'écotaxe, on nage en plein délire intellectuel. Fabriquer une usine à gaz pour contenter tout le monde va nous conduire à un système totalement inapplicable.

L'écotaxe allemande rapporte 4,3 milliards d'euros sur un réseau routier plus petit que le nôtre ; avec un peu d'intelligence, nous pourrions nous inspirer de leur exemple. Au lieu de cela, nous avons voté un texte mauvais qui n'est même pas appliqué. Je ne comprends pas les motifs d'exonération ou de diminution dans certaines régions. L'unité nationale voudrait que tout le monde applique la même règle. Je me refuse également à toute démagogie à l'encontre des petits transporteurs. La compétitivité ne s'acquiert pas à coup de mesures de bout de chandelle. Le vrai fond du débat, c'est de bien gérer les entreprises. Dans tous les cas, une usine-à-gaz pour apaiser les tensions sociales ne sera pas bonne pour le transport routier.

Sur le sujet 44 tonnes, je partage la position de Charles Revet. En Israël, le plafond est à 62 tonnes, et il s'élève à 88 tonnes aux États-Unis. Il faut réfléchir à la cohérence de notre dispositif.

En ce qui concerne le bonus/malus, j'étais à son initiative lors du Grenelle I. Mais aujourd'hui, les montants n'ont aucune valeur incitative : cent cinquante euros de bonus sur un véhicule de plus de dix mille euros, cela ne veut rien dire. Dans ces conditions, ayons le courage de mettre une taxe sur les véhicules qui polluent et supprimons le bonus/malus.

Quant au retour à l'essence, il faut écouter et comprendre, sans nécessairement les adopter, les arguments des pétroliers. Il faut analyser la structure du raffinage en France, et se pencher davantage sur le statut douanier des raffineries. Ce secteur souffre d'une grande opacité, avec la bienveillance de Bercy.

Pour conclure, il serait bon que les médias expliquent réellement les ressorts des malaises sociaux exprimés. Le mouvement breton n'a pas pour origine l'écotaxe, mais plutôt la conjonction de tous les courants contestataires, des nationalistes aux régionalistes en passant par les maurassiens ou les trotskistes qui existent encore. Je suis agacé de la manière dont on ne parvient pas à sortir d'un dossier technique qui aurait pu être simple s'il n'y avait pas eu toutes ces complications.

**M. Raymond Vall, président.** – Je pense que le problème de la grande distribution y participe aussi.

**M. Marcel Deneux.** – En effet, on est beaucoup trop conciliant avec ce secteur !

**M. Raymond Vall, président.** – Je vais vous donner un exemple. La ville de Toulouse est complètement saturée. Les grands distributeurs ont repéré un espace de 500 hectares entre Montauban et Toulouse pour y installer une base logistique. Alors que les collectivités ont fait venir la voie ferrée jusqu'à cet espace, pas un seul des distributeurs a choisi d'organiser les constructions avec des voies ferrées internes à leurs dépôts.

**M. Jean-Luc Fichet.** – On ne peut pas l'imposer dans le permis de construire ?

**Mme Hélène Masson-Maret.** - J'allais le demander !

**M. Raymond Vall, président.** - On ne peut pas, il s'agit de propriétés privées. Il faut donc que l'on s'intéresse aux deux bornes du problème. D'un côté, la production doit être respectée et permettre à des gens de vivre. De l'autre, il faut accompagner la distribution pour faciliter le report du routier sur le ferroviaire, en agissant sur le financement mais aussi sur la formation professionnelle des transporteurs par exemple. En dressant ce type de perspectives plus globales, il y aurait peut-être moins de malaise pour tout le monde.

**M. Jean-Jacques Filleul.** - Je voterai ces crédits par solidarité avec le Gouvernement dans un contexte économique difficile.

L'écotaxe est une formidable idée, mais un véritable échec du débat parlementaire. Cette majorité comme la précédente aurait dû expérimenter toutes les mesures proposées par Ronan Dantec. L'écotaxe révèle désormais un malaise qui la dépasse, comme par exemple le rôle néfaste de la grande distribution dans ce pays.

En tant que maire, j'ai toujours refusé qu'il y ait plus de deux grandes surfaces de 2500 m<sup>2</sup> sur mon territoire, afin de maintenir un équilibre et de préserver le commerce de proximité. Sur le cas de Toulouse-Montauban, on est à la limite de ce que l'on peut entendre quand on a une responsabilité d'élu.

Pour en revenir à l'écotaxe, on se sent petit en tant que sénateur, quand on voit la déflagration que cela peut entraîner dans la société. Partout où elle existe, en Belgique, en Allemagne, en Suisse, cela se passe bien. Je suis favorable à l'idée d'une mission chez nos voisins, même si cela m'ennuie d'aller prendre des leçons ailleurs ! Le fait que notre pays, capable de choses formidables, ne soit pas capable de régler un problème comme l'écotaxe, est un aveu d'échec collectif.

Enfin, je rejoins tous les avis exprimés sur les recettes des sociétés d'autoroute, qui sont toujours bien appuyées pour défendre leurs intérêts. J'ai toujours dit que leur privatisation avait été une erreur stratégique considérable.

Je termine par une question : comment fait-on pour rassurer les petits transporteurs par rapport au risque de concentration ?

**M. Henri Tandonnet.** - Le modèle économique de l'écotaxe n'est pas viable. On fait payer au transporteur un montant proportionnel à la distance parcourue, et on répercute au donneur d'ordres un forfait indépendant du nombre de kilomètres. Ce genre de montage ne fonctionne jamais. Tout le problème du chantage de la grande distribution à l'encontre des transporteurs en découle. En dehors de cette faute majeure, le principe « utilisateur-payeur » n'est que la stricte application de la directive



Eurovignette. A l'heure où tout le monde parle d'harmoniser les législations européennes, on se distingue encore par un système incohérent.

Quant à l'objectif de faire contribuer les transporteurs étrangers, il faudrait commencer par évaluer ce qu'ils vont payer réellement. J'ai été étonné d'apprendre, par certains syndicats de transporteurs, que des camions étrangers arrivaient à traverser notre pays sans payer les autoroutes.

En ce qui concerne plus précisément les crédits, le budget pour l'entretien des routes n'est pas suffisant étant donné leur état. J'émetts par conséquent un avis défavorable.

Enfin, nous devrions arrêter de jouer aux épiciers sur la question du bonus/malus. Contentons-nous de taxer les gros pollueurs. Pour le reste, l'État a bien d'autres choses à faire que de s'occuper de préoccupations commerciales. Si les véhicules électriques sont si bons que ça, les gens finiront bien par les acheter. Ce n'est pas en pénalisant les acheteurs de petits véhicules à essence que les ventes décolleront.

**M. Jean-Luc Fichet.** – L'écotaxe est néfaste, au moins dans son appellation. Ce terme soulève des débats à n'en plus finir, avec des gens qui sont loin d'en maîtriser toutes les données. Il ne s'agit pas de se priver d'une recette, mais de la repenser différemment.

On évoque l'écotaxe comme si elle était appliquée depuis plusieurs années. Or elle n'est toujours pas mise en œuvre, si ce n'est par un certain nombre de petits transporteurs qui avaient anticipé sa mise en application au 1<sup>er</sup> octobre 2013, et la facturent aujourd'hui.

Je déplore également que ceux qui ont porté la paternité de l'écotaxe sous la précédente majorité, la refusent aujourd'hui. Enfin, le contrat Ecomouv' est à repenser. Il n'est pas normal que cette société se rémunère à 22 %. Le système des portiques est d'ailleurs un mécanisme et un symbole.

Quant à s'inspirer du dispositif allemand, il faut bien garder à l'esprit que les autoroutes sont gratuites outre-Rhin. En Bretagne aussi d'ailleurs !

En ce qui concerne la grande distribution, je considère qu'il y a un vrai sujet. Il en va de même pour les petits transporteurs qui n'ont pas de marge de manœuvre, pour bénéficier par exemple de l'abattement de 10 % en finançant un dispositif de télépéage. N'oublions pas que la plupart d'entre eux sont des artisans !

Enfin, je ne trouve pas aberrant que les 44 tonnes financent la dégradation qu'ils occasionnent sur les routes, sachant qu'eux-mêmes tirent des bénéfices à voir leur capacité de chargement augmentée.

Pour conclure, je voterai bien évidemment ces crédits.

**M. Vincent Capo-Canellas.** - Le sujet du moteur hybride a été abordé. Je voudrais signaler qu'à l'heure actuelle, il n'y a pas d'avantage décisif à s'équiper de ce genre de moteur, sauf conscience écologique particulièrement éclairée. En termes de consommation d'essence, l'écart n'est pas significatif, alors que le plaisir de conduite est moindre. Pour le même prix, le conducteur moyen trouvera un bien meilleur véhicule dans la gamme des moteurs thermiques. Faute d'une différenciation réelle, il se produit toujours la même chose : la conscience écologique est effacée au profit du débat sur la contrainte ou l'incitation fiscale. Il y a un problème de discours environnemental global. Il n'y a pas d'ambition écologique affichée et partagée.

Pour cette même raison, je ne pense pas que l'on puisse avancer sur l'écotaxe. Une mesure comme celle-ci, potentiellement abrasive, doit être appliquée de manière immédiate, sinon tous les mécontentements se réveillent.

En ce qui concerne le diesel, les risques sanitaires sont certes avérés. Mais il faut faire la distinction entre les différentes générations de moteurs. Les études montrent quand même qu'un moteur diesel consomme 20 % de moins et émet 15 % de CO<sub>2</sub> en moins par rapport à l'essence. Évitions de faire de la taxation du diesel un autre sujet de crispation. Le risque de déstabilisation de la filière existe dans les deux sens, qu'il s'agisse d'une monoculture diesel excessive ou d'une transition anti-diesel à marche forcée. Nous devons sortir des discours stéréotypés et bien mesurer les risques économiques, sanitaires, environnementaux. Là encore, si l'on aborde ce sujet sous le seul angle fiscal, on ne sortira pas d'une approche stérile.

**Mme Hélène Masson-Maret.** - Je connais mal la filière automobile, mais le diesel est une vieille tradition française. Pour les grosses cylindrées, il y a un avantage en termes de consommation et de chevaux fiscaux. Notre industrie est compétitive, on ne peut pas prendre le risque de la mettre en danger.

**M. Ronan Dantec, rapporteur.** - Elle est déjà en danger de mort !

**M. Gérard Cornu.** - Le rapporteur tient un discours critique, pour finir par donner un avis positif à ces crédits. C'est à n'y rien comprendre. L'opposition ne peut que voter contre ces crédits faméliques, habilement masqués par le débat sur l'écotaxe.

L'écotaxe est mort-née. Il ne s'agit pas de trouver des boucs émissaires, comme la grande distribution. Le problème vient d'abord de l'overdose fiscale. C'est dommage car l'idée de départ était consensuelle. Je rappelle qu'à l'origine, elle était demandée par des élus alsaciens excédés de voir les camions allemands fréquenter leurs routes.

Le bonus/malus est également en peine à cause de la pression fiscale. L'extension du malus ne sera jamais comprise comme une mesure écologique, mais comme une mesure fiscale. Cela va encore être un fiasco.

Concernant le diesel, je rappelle que tous les constructeurs européens s'y sont mis, pour des raisons de coûts, de moindre consommation et de plus grande souplesse du moteur à bas régime. La France a traditionnellement une image de marque très forte sur le petit moteur diesel, en particulier du côté de PSA. Ne déstabilisons pas notre industrie automobile. Si l'on veut tuer PSA, il ne faut pas se plaindre en même temps des fermetures d'usines ! On érige en modèle le pari électrique de Renault, mais cette stratégie est également risquée. Ne soyons pas idéalistes, restons pragmatiques. Nous parlons d'une industrie lourde, nécessitant des investissements conséquents. Ne prenons pas nos annonces à la légère, ou alors il faut en assumer les conséquences.

**M. Ronan Dantec, rapporteur.** - Ce débat est très riche, je vous remercie pour vos contributions. Il faudra en effet regarder le statut des raffineries, comme Marcel Deneux l'a suggéré. Pour le reste, je vous renvoie aux pièces annexées au rapport, en particulier sur les données relatives à l'impact des 44 tonnes sur la qualité de nos routes.

En ce qui concerne les crédits, ils sont en hausse de 3,6 %. Mon avis positif exprime également la nécessité de renforcer les recettes, d'où mes propositions sur l'écotaxe. Il n'y a aucune contorsion intellectuelle, aucune incohérence.

Je vous rejoins sur le fait que l'industrie automobile française est en crise. Tout l'enjeu consiste à sortir de cette impasse en bon ordre. J'ai simplement souhaité attirer l'attention de la commission sur le fait que le discours tenu par PSA à propos du diesel ne correspond pas à la réalité. Il ne faut pas être dogmatique, les mesures d'émissions constatées par les services de l'État eux-mêmes ne sont pas conformes aux plafonds de la norme Euro VI. Prétendre que le diesel est l'avenir de l'automobile, c'est nier les difficultés de la filière.

*La commission émet un avis favorable à l'adoption des crédits « transports routiers » du projet de loi de finances pour 2014.*



## ANNEXES

Le budget de l'AFITF de 2010 à 2013<sup>1</sup>

## Recettes

Recettes (en M€)	2010	2011	2012	2013 <sup>1</sup>
Taxe d'aménagement du territoire	539	542	535	565
Redevance domaniale	186	193	198	200
Augmentation de la redevance domaniale				100
Amendes radars	126	177	272	227
Droits d'entrée A63		400		
Taxe poids lourds				76
Autres produits		1	2	
Subvention budgétaire Programme 203	915	974	900	660
Subvention budgétaire Programme 315 (plan de relance)	331			
Total recettes hors avance AFT	2 097	2 287	1 907	1 828

## Dépenses

Dépenses (en M€)	2010	2011	2012	2013 <sup>1</sup>
Routes	771	869	763	723
Ferroviaire	1 031	688	643	794
Fluvial	45	73	44	74
Portuaire et littoral	53	58	59	69
Transports collectifs	187	265	315	479
Divers (PEI Corse, aires de contrôle pour les poids lourds)	46	26	33	75
Total dépenses hors frais financiers	2 133	1 979	1 856	2 214

<sup>1</sup> Il s'agit du budget prévisionnel initial.

## Le budget détaillé de l'AFITF en 2013

### A. Le budget prévisionnel initial (adopté le 6 décembre 2012)

<i>Détail des autorisations d'engagement ( AE ) et des crédits de paiements ( CP )</i>		
	AE BP 2013	CP BP 2013
<b>Total Dépenses</b>	<b>3 050 547 382 €</b>	<b>2 233 575 135 €</b>
<b>Total budget d'intervention</b>	<b>3 030 547 382 €</b>	<b>2 213 575 135 €</b>
<b>Transport routier</b>	<b>1 416 934 262 €</b>	<b>722 889 818 €</b>
Programmes de développement et de modernisation d'itinéraires,	290 000 000 €	379 551 818 €
Réseau concédé	0 €	6 238 000 €
Réseau non concédé – opérations particulières	850 934 262 €	31 000 000 €
Nouvelle route littorale à La Réunion	0 €	3 000 000 €
Études routières et autoroutières	5 000 000 €	5 000 000 €
Aménagements de sécurité ( hors tunnels : SURE)	22 000 000 €	22 000 000 €
Sécurité des tunnels routiers	83 000 000 €	138 600 000 €
Régénération du réseau routier national	110 000 000 €	106 500 000 €
Exploitation du réseau routier national	56 000 000 €	31 000 000 €
<b>Transport ferroviaire interurbain</b>	<b>973 020 000 €</b>	<b>793 654 781 €</b>
Contrats de plan ou de projets État-Région, volets ferroviaire et transport combiné	130 000 000 €	198 849 102 €
LGV et grands axes (hors Lyon-Turin)	0 €	383 022 978 €
Lyon-Turin ferroviaire et accès Maurienne	221 300 000 €	29 238 000 €
Études, acquisitions foncières et interventions diverses pour projets ferroviaires	10 000 000 €	14 399 792 €
Autoroutes ferroviaires	121 720 000 €	26 523 634 €
Sécurité des transports ferroviaires et guidés	50 000 000 €	24 000 000 €
GSM-Rail	0 €	71 739 000 €
Accessibilité des personnes à mobilité réduite & bruit	20 000 000 €	23 000 000 €
Engagement national pour le fret ferroviaire & trains longs	20 000 000 €	22 882 275 €
Matériel roulant trains d'équilibre du territoire (TET)	400 000 000 €	0 €
<b>Transport fluvial</b>	<b>44 850 000 €</b>	<b>73 768 813 €</b>
Contrats de plan ou de projets État-Région, volet fluvial	1 000 000 €	3 118 813 €
Études fluviales	1 850 000 €	2 850 000 €
Canal fluvial Seine-Nord	0 €	25 000 000 €
Régénération du réseau fluvial	40 000 000 €	40 000 000 €
Aménagements fluviaux, hors CPER	2 000 000 €	2 800 000 €
<b>Transport maritime</b>	<b>75 000 000 €</b>	<b>68 930 654 €</b>
Contrats de plan ou de projets État-Région, volets portuaire et littoral	30 000 000 €	34 230 654 €
Autoroutes de la mer et transport maritime à courte distance	0 €	3 750 000 €
Plan de relance portuaire du Ministère chargé des transports	39 000 000 €	23 950 000 €
Aménagements portuaires et du littoral, hors CPER	6 000 000 €	7 000 000 €
<b>Transports collectifs d'agglomération</b>	<b>479 000 000 €</b>	<b>479 287 588 €</b>
Contrats de plan ou de projets État-Région, volet transports collectifs d'agglomération	250 000 000 €	185 957 950 €
Matériel roulant en Ile-de-France		39 000 000 €
Prolongement d'EOLE à l'ouest – travaux	30 000 000 €	11 500 000 €
Transports collectifs d'agglomération, hors CPER	199 000 000 €	242 829 638 €
<b>Divers</b>	<b>41 743 120 €</b>	<b>75 043 481 €</b>
PEI Corse et autres programmes de développement	37 743 120 €	44 043 481 €
Taxe sur les poids lourds – rémunération PPP	0 €	27 000 000 €
Aires de contrôle routier des poids lourds	4 000 000 €	4 000 000 €

	AE BP 2013	CP BP 2013
<b>Total charges financières (AE=CP)</b>	<b>2 140 000 €</b>	<b>2 140 000 €</b>
Intérêts avance Trésor	2 140 000 €	2 140 000 €
<b>Total fonctionnement courant (AE=CP)</b>	<b>730 000 €</b>	<b>730 000 €</b>
Charges décaissables	730 000 €	730 000 €
Dotation aux amortissements (pm)	15 000 €	15 000 €
<b>Remboursements d'emprunt (AE=CP)</b>	<b>17 100 000 €</b>	<b>17 100 000 €</b>
Remboursement d'une avance du Trésor	17 100 000 €	17 100 000 €
<b>Budget investissement (AE=CP)</b>	<b>30 000 €</b>	<b>30 000 €</b>
Immobilisations corporelles et incorporelles	30 000 €	30 000 €
<b>Total Recettes</b>		<b>2 082 305 556 €</b>
Redevances domaniales		370 000 000 €
Taxe d'aménagement du territoire		565 000 000 €
Produit des amendes radars		227 000 000 €
Eco-taxe sur les poids lourds (recette brute)		262 305 556 €
Subvention d'équilibre		658 000 000 €
<b>PRELEVEMENT sur le FONDS DE ROULEMENT</b>		<b>151 269 579 €</b>

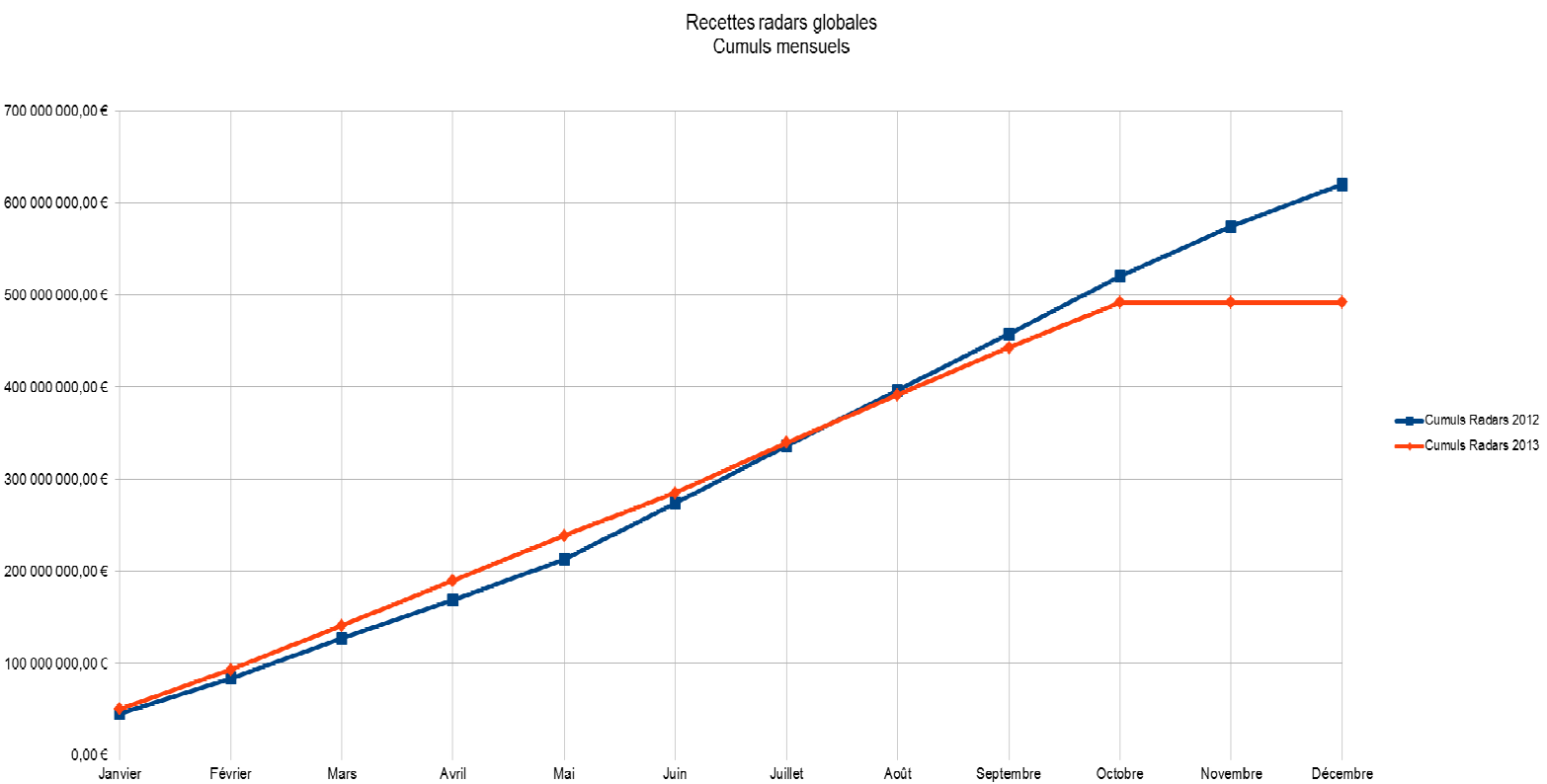
B. Le budget issu de la dernière décision modificative  
(adoptée le 3 octobre 2013)

<i>Détail des autorisations d'engagement (AE) et des crédits de paiements (CP)</i>		
	<b>AE DM3 2013</b>	<b>CP DM3 2013</b>
<b>Total Dépenses</b>	<b>5 898 253 120 €</b>	<b>2 182 110 334 €</b>
<b>Total budget d'intervention</b>	<b>5 878 253 120 €</b>	<b>2 162 110 334 €</b>
<b>Transport routier</b>	<b>1 382 450 000 €</b>	<b>663 889 818 €</b>
Programmes de développement et de modernisation d'itinéraires,	276 000 000 €	335 551 818 €
Réseau concédé	0 €	6 238 000 €
Réseau non concédé – opérations particulières	850 450 000 €	31 000 000 €
Nouvelle route littorale à La Réunion	0 €	3 000 000 €
Études routières et autoroutières	5 000 000 €	5 000 000 €
Aménagements de sécurité (hors tunnels : SURE)	22 000 000 €	17 000 000 €
Sécurité des tunnels routiers	63 000 000 €	131 600 000 €
Régénération du réseau routier national	110 000 000 €	106 500 000 €
Exploitation du réseau routier national	56 000 000 €	28 000 000 €
<b>Transport ferroviaire interurbain</b>	<b>1 055 720 000 €</b>	<b>873 365 996 €</b>
Contrats de plan ou de projets État-Région, volets ferroviaire et transport combiné	130 000 000 €	198 849 102 €
LGV et grands axes (hors Lyon-Turin)	0 €	460 185 307 €
Lyon-Turin ferroviaire et accès Maurienne	214 000 000 €	35 226 313 €
Études, acquisitions foncières et interventions diverses pour projets ferroviaires	10 000 000 €	12 848 657 €
Autoroutes ferroviaires	121 720 000 €	17 517 617 €
Sécurité des transports ferroviaires et guidés	50 000 000 €	15 000 000 €
GSM-Rail	0 €	71 739 000 €
Accessibilité des personnes à mobilité réduite & bruit	0 €	32 000 000 €
Engagement national pour le fret ferroviaire & trains longs	20 000 000 €	30 000 000 €
Matériel roulant trains d'équilibre du territoire (TET)	510 000 000 €	0 €
<b>Transport fluvial</b>	<b>2 926 850 000 €</b>	<b>80 036 875 €</b>
Contrats de plan ou de projets État-Région, volet fluvial	1 000 000 €	3 118 813 €
Études fluviales	1 850 000 €	2 925 746 €
Canal fluvial Seine-Nord	2 882 000 000 €	30 000 000 €
Régénération du réseau fluvial	40 000 000 €	40 000 000 €
Aménagements fluviaux divers, hors CPER	2 000 000 €	3 992 316 €
<b>Transport maritime</b>	<b>75 000 000 €</b>	<b>71 680 654 €</b>
Contrats de plan ou de projets État-Région, volets portuaire et littoral	30 000 000 €	34 230 654 €
Autoroutes de la mer et transport maritime à courte distance	0 €	6 500 000 €
Plan de relance portuaire du Ministère chargé des transports	39 000 000 €	23 867 570 €
Aménagements portuaires et du littoral, hors CPER	6 000 000 €	7 082 430 €
<b>Transports collectifs d'agglomération</b>	<b>396 490 000 €</b>	<b>424 693 510 €</b>
Contrats de plan ou de projets État-Région, volet transports collectifs	193 000 000 €	137 957 950 €
Matériel roulant en Ile-de-France		39 000 000 €
Prolongement d'EOLE à l'ouest – travaux	30 000 000 €	11 500 000 €
CDG Express		1 551 135 €
Transports collectifs d'agglomération, hors CPER	173 490 000 €	234 684 425 €
<b>Divers</b>	<b>41 743 120 €</b>	<b>48 443 481 €</b>
PEI Corse et autres programmes de développement	37 743 120 €	29 043 481 €
Taxe sur les poids lourds – rémunération PPP	0 €	16 400 000 €
Aires de contrôle routier des poids lourds	4 000 000 €	3 000 000 €



	AE DM3 2013	CP DM3 2013
<b>Total charges financières (AE=CP)</b>	<b>2 140 000 €</b>	<b>2 140 000 €</b>
Intérêts avance Trésor	2 140 000 €	2 140 000 €
<b>Total fonctionnement courant (AE=CP)</b>	<b>730 000 €</b>	<b>730 000 €</b>
Charges décaissables	730 000 €	730 000 €
Dotation aux amortissements et autres (pm)	34 071 €	34 071 €
<b>Remboursements d'emprunt (AE=CP)</b>	<b>17 100 000 €</b>	<b>17 100 000 €</b>
Remboursement d'une avance du Trésor	17 100 000 €	17 100 000 €
<b>Budget investissement (AE=CP)</b>	<b>30 000 €</b>	<b>30 000 €</b>
Immobilisations corporelles et incorporelles	30 000 €	30 000 €
<b>Total Recettes</b>		<b>1 751 825 089 €</b>
Redevances domaniales		300 000 000 €
Taxe d'aménagement du territoire		565 000 000 €
Produit des amendes radars		227 000 000 €
Eco-taxe sur les poids lourds (recette brute)		0 €
Recettes diverses ou exceptionnelles		19 662 €
Subvention d'équilibre		659 805 427 €
<b>PRELEVEMENT sur le FONDS DE ROULEMENT</b>		<b>430 285 245 €</b>

### Évolution des recettes des radars



Source : Délégation à la sécurité et à la circulation routières

## Les scénarios 1 et 2 de la commission « Mobilité 21 »

(Extraits du rapport « Pour un schéma national de mobilité durable »)

### A. Scénario n°1 (8-10 Md€)

Rappel important: A l'intérieur de chaque temporalité, les projets ne sont pas classés. L'ordre d'énumération n'a donc aucune signification.

Scénario 1	Nom du projet	Coût du projet	
		Estimation basse du coût du projet (en M€ 2012)	Estimation haute du coût du projet (en M€ 2012)
<b>Premières priorités</b>			
<b>Amélioration des liaisons entre les ports de niveau européen et leur hinterland</b>	Électrification et aménagement de Gisors - Serqueux	240	240
	A56 Fos-Salon y/c contournement de Fos	240	330
<b>Traitement des points noirs du réseau ferroviaire</b>	Traitement du nœud ferroviaire de Paris- Gare de Lyon	800	900
	Traitement premières priorités du nœud lyonnais (y compris premiers travaux réaménagement)	1000	1150
	LN PACA : Traitement du nœud marseillais	2500	2500
	LN Paris - Normandie : Traitement du nœud Paris-Saint Lazare -Mantes	3000	3500
	Provisions pour intervention sur secteurs ferroviaires à enjeux (notamment Bordeaux, Toulouse, Strasbourg, Rennes, Creil, Nîmes, Metz, Nancy, Mulhouse, Saint-Pierre des Corps, Paris Gare du Nord)	500	500
<b>Réponse aux enjeux d'attractivité économique et de desserte plus efficace et plus sûre des territoires</b>	Liaison ferroviaire Roissy - Picardie	320	320
	Route Centre Europe Atlantique (RCEA) en Allier et Saône et Loire	640	1000
	<b>Total</b>	<b>9240</b>	<b>10640</b>

Scénario 1	Nom du projet	Coût du projet	
		Estimation basse du coût du projet (en M€ 2012)	Estimation haute du coût du projet (en M€ 2012)
<b>Secondes priorités</b>			
<b>Projets ferroviaires</b>	Accès français Lyon-Turin	7990	7990
	Contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise	3500	3500
	Interconnexion Sud Île-de-France	1600	3800
	LGV GPSO Bordeaux - Toulouse / Bordeaux Hendaye	12700	13500
	LGV Paris-Orléans-Clermont-Lyon	14000	14000
	LGV Rhin Rhône 2nde phase branche est	1180	1180
	LGV SEA Poitiers Limoges	1680	1680
	LN Montpellier-Perpignan	6300	6300
	LN Ouest Bretagne - Pays de la Loire	3100	6100
	LN PACA : poursuite au-delà du traitement du nœud de Marseille	9500	12000
	LN Paris - Normandie : poursuite du projet y compris nouvelle gare de Rouen et besoins à plus long terme d'adaptation du nœud Paris-Saint Lazare-Mantes	8500	9000
	Poursuite traitement du nœud lyonnais	400	1200
	Poursuite traitement secteurs ferroviaires à enjeux (notamment Bordeaux, Toulouse, Strasbourg, Rennes, Creil, Nîmes, Metz, Nancy, Mulhouse, Saint-Pierre des Corps, Paris-Gare du Nord)	1000	1100
<b>Projets fluviaux</b>	Mise à grand gabarit Seine amont entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine	230	230
<b>Projets routiers</b>	A31 bis Toul - Frontière Luxembourgeoise	1 100	1 260
	A45 Lyon Saint Etienne	1360	1360
	A54 Contournement d'Arles	510	510
	A104 Méry-sur Oise Orgeval	2770	2770
	A319 Langres-Vesoul	620	620
	A 355 Grand Contournement Ouest de Strasbourg (GCO)	450	530
	Grand contournement autoroutier de Lyon	1200	3000
	Liaison A28-A13 Contournement Est de Rouen	880	880
	Liaison Est Ouest Avignon - Tranches 2 et 3	310	310
	Lille contournement Sud-Est	290	290
	RN 126 Toulouse Castres	340	340
	RN 154 - Aménagement de la section Allaines-Nonancourt	750	750
	<b>Total</b>	<b>82260</b>	<b>94200</b>

Scénario 1	Nom du projet	Coût du projet	
		Estimation basse du coût du projet (en M€ 2012)	Estimation haute du coût du projet (en M€ 2012)
<b>Horizons lointains</b>			
<b>Projets ferroviaires</b>	Amélioration des liaisons entre la Lorraine et la vallée du Rhône (débouchés sud de la Lorraine)	610	810
	Barreau ferroviaire Est Ouest	ND	ND
	Contournement ferroviaire de Bordeaux	800	3000
	Desserte de la Bigorre et du Béarn	1230	3450
	Electrification transversale Nantes - Lyon (par Nevers - Chagny (VFCEA) ou par St-Germain-des-Fossés-Lyon)	250	520
	LGV Rhin Rhône branche Ouest	3500	3500
	LGV Rhin Rhône branche Sud	4000	4000
	LN Paris Amiens Calais ou LN Paris-Calais par Rouen	4300	5900
	LN Toulouse Narbonne	930	3820
	Nouvelle traversée des Pyrénées	ND	ND
<b>Projets fluviaux</b>	Saône - Moselle / Saône - Rhin	15000	17000
<b>Projets routiers</b>	A26 Troyes-Auxerre	500	500
	A51 Gap-Grenoble Est ou Ouest	2300	2300
	A51 La Saulce-La Bâtie Neuve	200	200
	A831 Fontenay le Comte-Rochefort	750	750
	Désenclavement routier du Chablais	270	270
<b>Projets aéroportuaires</b>	Projet piste longue aéroport de Mayotte	210	290
	<b>Total</b>	<b>34850</b>	<b>46310</b>

ND : non déterminé

**B. Scénario n°2 (28-30 Md€)**

Rappel important: A l'intérieur de chaque temporalité, les projets ne sont pas classés. L'ordre d'énumération n'a donc aucune signification.

Scénario 2	Nom du projet	Coût du projet	
		Estimation basse du coût du projet (en M€ 2012)	Estimation haute du coût du projet (en M€ 2012)
<b>Premières priorités</b>			
<b>Amélioration des liaisons entre les ports de niveau européen et leur hinterland</b>	Electrification et aménagement de Gisors - Serqueux	240	240
	A56 Fos-Salon y/c contournement de Fos	240	330
<b>Traitement des points noirs du réseau ferroviaire</b>	Traitement du nœud ferroviaire de Paris-Gare de Lyon	800	900
	Traitement premières priorités du nœud lyonnais (y compris premiers travaux réaménagement)	1000	1150
	LN PACA : Traitement du nœud de Marseille	2500	2500
	LN PACA : Traitement du nœud de Nice	4200	4200
	LN Paris - Normandie : Traitement du nœud Paris-Saint Lazare -Mantes	3000	3500
	LN Paris - Normandie : Traitement de la gare de Rouen	1200	1200
	Provisions pour intervention sur secteurs ferroviaires à enjeux (notamment Bordeaux, Toulouse, Strasbourg, Rennes, Creil, Nîmes, Metz, Nancy, Mulhouse, Saint-Pierre des Corps, Paris-Gare du Nord)	1000	1000
<b>Réponse aux enjeux d'attractivité économique et de desserte plus efficace et plus sûre des territoires</b>	Provision pour premiers travaux LGV Paris-Orléans-Clermont-Lyon, interconnexion Sud Ile-de-France, GPSO -Bordeaux-Hendaye, LN Perpignan-Montpellier et CFAL	2000	2000
	Liaison ferroviaire Roissy - Picardie	320	320
	GPSO - Bordeaux-Toulouse	7100	7100
	Mise à grand gabarit de la Seine amont entre Bray et Nogent	230	230
	Route Centre Europe Atlantique (RCEA) en Allier et Saône et Loire	640	1000
	Liaison A28-A13 Contournement Est de Rouen	880	880
	RN 154 - Aménagement tronc commun RN154/RN12 Dreux Nonancourt	150	150
	A54 Contournement d'Arles	510	510
	A31 bis Toul - Frontière Luxembourgeoise	1 100	1 260
	A45 Lyon Saint Etienne	1360	1360
	Aménagement RN 126 Toulouse Castres	340	340
<b>Total</b>	<b>28810</b>	<b>30170</b>	



Scénario 2	Nom du projet	Coût du projet	
		Estimation basse du coût du projet (en M€ 2012)	Estimation haute du coût du projet (en M€ 2012)
<b>Secondes priorités</b>			
<b>Projets ferroviaires</b>	Accès français Lyon-Turin	7990	7990
	Contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise	3500	3500
	Interconnexion Sud Ile-de-France	1600	3800
	LGV GPSO Bordeaux Hendaye	5600	6300
	LGV Paris-Orléans-Clermont-Lyon	14000	14000
	LGV Rhin Rhône 2nde phase branche est	1180	1180
	LGV SEA Poitiers Limoges	1680	1680
	LN Montpellier-Perpignan	6300	6300
	LN Ouest Bretagne - Pays de la Loire	3100	6100
	LN PACA : poursuite au-delà du traitement des nœuds de Marseille et de Nice	5300	7800
	LN Paris - Normandie : poursuite du projet y compris besoins à plus long terme d'adaptation du nœud Paris-Saint Lazare-Mantes	7300	7800
	Poursuite traitement du nœud lyonnais	400	1200
	Poursuite traitement secteurs ferroviaires à enjeux (notamment Bordeaux, Toulouse, Strasbourg, Rennes, Creil, Nîmes, Metz, Nancy, Mulhouse, Saint-Pierre des Corps, Paris-Gare du Nord)	500	600
	<b>Projets routiers</b>	A104 Méry-sur Oise Orgeval	2770
A319 Langres-Vesoul		620	620
A 355 Grand Contournement Ouest de Strasbourg (GCO)		450	530
Grand contournement autoroutier de Lyon		1200	3000
Liaison Est Ouest Avignon - Tranches 2 et 3		310	310
Lille contournement Sud-Est		290	290
RN 154 - Aménagement de la section Allaines-Dreux		600	600
<b>Total</b>		<b>64690</b>	<b>76370</b>

Scénario 2	Nom du projet	Coût du projet	
		Estimation basse du coût du projet (en M€ 2012)	Estimation haute du coût du projet (en M€ 2012)
<b>Horizons lointains</b>			
<b>Projets ferroviaires</b>	Amélioration des liaisons entre la Lorraine et la vallée du Rhône (débouchés sud de la Lorraine)	610	810
	Barreau ferroviaire Est Ouest	ND	ND
	Contournement ferroviaire de Bordeaux	800	3000
	Desserte de la Bigorre et du Béarn	1230	3450
	Electrification transversale Nantes - Lyon (par Nevers - Chagny (VFCEA) ou par St-Germain-des-Fossés-Lyon)	250	520
	LGV Rhin Rhône branche Ouest	3500	3500
	LGV Rhin Rhône branche Sud	4000	4000
	LN Paris Amiens Calais ou LN Paris-Calais par Rouen	4300	5900
	LN Toulouse Narbonne	930	3820
	Nouvelle traversée des Pyrénées	ND	ND
<b>Projets fluviaux</b>	Saône - Moselle / Saône - Rhin	15000	17000
<b>Projets routiers</b>	A26 Troyes-Auxerre	500	500
	A51 Gap-Grenoble Est ou Ouest	2300	2300
	A51 La Saulce-La Bâtie Neuve	200	200
	A831 Fontenay le Comte-Rochefort	750	750
	Désenclavement routier du Chablais	270	270
<b>Projets aéroportuaires</b>	Projet piste longue aéroport de Mayotte	210	290
	<b>Total</b>	<b>34850</b>	<b>46310</b>

ND : non déterminé



## Synthèse d'une étude d'agressivité des poids lourds de 44 tonnes sur la chaussée réalisée par l'association des sociétés françaises d'autoroutes



Le 11/12/2012

### POIDS-LOURDS 44 TONNES AGRESSIVITE SUR LA CHAUSSEE SYNTHESE ELEMENTS TECHNIQUES DU GROUPE OPERATIONNEL CHAUSSEES DE L'ASFA

Cette note synthétise les éléments techniques pris en considération par le groupe opérationnel Chaussées de l'ASFA pour l'évaluation de l'agressivité sur les chaussées des poids lourds de 44 tonnes.

#### 1/ Généralités

L'impact des poids lourds sur la chaussée porte sur deux paramètres :

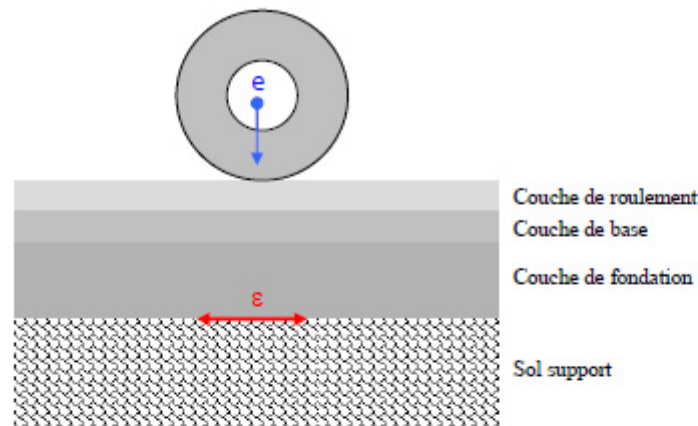
- la structure: le passage répété des charges entraîne la fatigue de la chaussée jusqu'à atteindre la rupture,
- la surface: le trafic génère l'usure de la chaussée, accompagnée d'une diminution des caractéristiques de surface (adhérence, orniérage, dégradations) jusqu'à atteindre un niveau nécessitant le renouvellement de la couche de roulement.

Une réflexion a été menée de façon à évaluer l'impact de l'augmentation de la charge maximum autorisée des poids-lourds de 40t à 44t sur ces différents paramètres.

#### 2/ Définition de l'agressivité

Le dimensionnement des chaussées en France est réalisé à partir d'un essieu de référence de 13 tonnes monté en jumelage. L'application d'une charge liée au passage d'un poids lourd sur la chaussée génère une déformation dans chacune des couches, dont la répétition va engendrer l'endommagement de la chaussée.

Les poids lourds circulant sur la chaussée sont constitués d'essieux de différentes charges. L'agressivité d'un poids-lourd est le rapport entre le dommage qu'il va créer et celui créé par l'essieu de référence. Ce rapport diffère selon la configuration de l'essieu (simple, tandem, tridem) et la nature des matériaux constitutifs de la chaussée (enrobé, matériaux traités aux liants hydrauliques).



L'agressivité ( $A_i$ ) d'un essieu  $i$  se calcule de la manière suivante :  $A_i = (\varepsilon_i / \varepsilon_0)^\alpha$

avec  $\varepsilon_i$  = déformation causée par l'essieu considéré  $i$   
 $\varepsilon_0$  = déformation causée par l'essieu de référence de 13 tonnes  
 $\alpha$  = coefficient dépendant de la nature du matériau

En fonction de la caractéristique de l'essieu (simple, tandem, tridem) et de la roue (isolée, jumelage), son agressivité est différente pour une même charge.

L'agressivité d'un poids lourd ( $A_{PL}$ ) est calculée en faisant la somme de l'agressivité des essieux qui le constituent,  $A_{PL} = \sum A_i$

Pour une même charge totale, l'agressivité d'un poids lourd peut donc différer en fonction de la répartition de son chargement.

Afin de bien appréhender la notion d'agressivité, une approche simplifiée peut consister à comparer non pas les déformations causées à la chaussée par l'essieu, mais directement le poids des essieux.

Dans ce cas,  $A_i = K (P_i / P_0)^\alpha$

avec  $P_i$  = déformation causée par l'essieu considéré  $i$   
 $P_0$  = déformation causée par l'essieu de référence de 13 tonnes  
 $K$  = coefficient dépendant du type d'essieu,  $K=1$  pour un essieu simple et 1.1 pour un tridem  
 $\alpha$  = coefficient dépendant de la nature du matériau

Dans l'exemple ci-dessous, il est donné deux cas de chargements pour un PL de 40 tonnes, et l'agressivité associée. Le PL 2 est 1.5 fois plus agressif que le PL 1, alors que tous les deux ont une charge totale de 40 tonnes.

Poids-lourds		Essieu 1	Essieu 2	Essieu 3	Essieu 4	Essieu 5	Total PL
PL 1	Charge à l'essieu (t)	7	9	8	8	8	40
	agressivité	0.045	0.159	0.097	0.097	0.097	0.496
PL 2	Charge à l'essieu (t)	7.5	11.5	7	7	7	40
	agressivité	0.064	0.542	0.05	0.05	0.05	0.755

### 3/ Agressivité des PL de 40 et 44 tonnes

Le rapport de l'étude de la Commission européenne (étude « effects of adapting the rules on weights and dimensions of heavy commercial vehicles as established within Directive 96/53/EC », rapport final 6 novembre 2008) définit différents cas de chargement des PL de 40 et 44 tonnes, conduisant à des agressivités plus ou moins fortes.

Le rapport définit les cas de chargements correspondant à une répartition de charge idéale minimisant l'agressivité pour un PL de 40 tonnes et de 44 tonnes, et inversement des cas de chargements conduisant à l'agressivité maximale des deux types de poids lourds.

Il en résulte que pour les cas de chargements idéaux, le rapport d'agressivité entre un PL de 44 tonnes et un PL de 40 tonnes est au minimum de 1.53 (pour les chaussées souples), et au maximum de 2.85 (pour les chaussées semi-rigides). Pour les cas de chargements les plus agressifs, le rapport d'agressivité entre un PL de 44 tonnes et un PL de 40 tonnes est au minimum de 1.63 (pour les chaussées souples), et au maximum de 4.28 (pour les chaussées semi-rigides).

Les cas de chargements idéaux sont les suivants :

Poids-lourds		Essieu 1	Essieu 2	Essieu 3	Essieu 4	Essieu 5	Total PL
PL 40 t	Charge à l'essieu (t)	7.5	10	7.5	7.5	7.5	40
PL 44 t	Charge à l'essieu (t)	8.5	11.5	8	8	8	44

Aucun de ces deux cas de chargements ne comporte la charge maximale autorisée à l'essieu. La charge de l'essieu simple le plus chargé est de 11.5 tonnes et celle de l'essieu tridem de 24 tonnes. Ces charges sont inférieures aux charges maximales définies dans le décret n°2012-1359 du 4 décembre 2012, à savoir 12 tonnes pour l'essieu simple et 27 tonnes pour l'essieu tridem.

La limitation de la charge à 12 tonnes sur l'essieu moteur et à 27 tonnes sur l'essieu tridem ne modifie donc pas le rapport d'agressivité entre les deux PL types présentés ci-dessus.

### 4/ Agressivité prise en compte dans l'analyse ASFA

L'analyse réalisée dans le cadre du Groupe Opérationnel Chaussées de l'ASFA sur l'impact du passage de la charge maximale des PL de 40 tonnes à 44 tonnes s'appuie sur les données d'agressivité figurant dans le rapport de la Commission européenne citée précédemment. Le rapport d'agressivité

considéré dans cette analyse entre un PL de 44 tonnes et un PL de 40 tonnes a été pris égal à 1.53, qui est le rapport minimal présenté dans l'étude européenne. Comme présenté dans le paragraphe précédent, ce rapport d'agressivité est obtenu avec des PL dont l'essieu le plus chargé est à 11.5 tonnes et l'essieu tridem à 24 tonnes.

On considère aujourd'hui que le coefficient d'agressivité moyen du trafic poids lourd sur le réseau français est de 0.8, pour les chaussées classiques en enrobés. Cela signifie que le passage de 1 000 PL est équivalent au passage de 800 essieux de référence.

Le trafic PL français est composé pour environ la moitié de PL de 40t à 5 essieux (cf article du Setra publié dans la RGRA de décembre 2008). Si l'on considère que tous les PL de 40t passent à 44t, le coefficient d'agressivité est multiplié par 1.53 pour la moitié du trafic ; pour l'autre moitié, il reste à 0.8. Le coefficient d'agressivité moyen du trafic serait alors de 1 au lieu de 0.8.

Pour renforcer la structure, et prolonger sa durée de vie, des rechargements sont réalisés (mise en œuvre d'enrobés épais en rechargement de la chaussée existante). Malgré cela, toute structure a une durée de vie limitée, à l'issue de laquelle une reconstruction est nécessaire. L'augmentation du coefficient d'agressivité de 0.8 à 1 conduit à des rechargements plus nombreux et à une perte de durée de vie des structures de chaussée de l'ordre de 20%.

#### **5/ Influence sur la surface**

Les caractéristiques de surface impactées par le trafic sont les suivantes :

- adhérence, à travers les paramètres macrotecture et microtecture,
- orniérage.

Le renouvellement des couches de renouvellement est programmé en fonction de l'état de ces caractéristiques.

L'influence des poids lourds sur les paramètres macrotecture et microtecture est difficilement quantifiable. On peut supposer qu'une charge plus importante conduirait à une usure plus rapide. Par contre, le seul facteur influant sur l'orniérage est l'application d'une charge sur la chaussée, donc l'augmentation de la charge des poids lourds engendre inévitablement une augmentation de l'orniérage.

Une diminution plus rapide des caractéristiques de surface de la chaussée conduit à un renouvellement plus fréquent des couches de roulement.

#### **6/ Conclusion**

L'augmentation de la charge maximale autorisée pour les poids lourds de 40t à 44t a des conséquences importantes sur les chaussées, et notamment sur les structures en raison de l'augmentation du coefficient d'agressivité.



## Synthèse d'une étude d'impact de la circulation des poids lourds de 44 tonnes sur les ouvrages d'art réalisée par l'association des sociétés françaises d'autoroutes



Le 20/10/2011

### IMPACT SUR LES INFRASTRUCTURES AUTOROUTIÈRES (OA) DU PASSAGE DES PL DE 40 A 44 TONNES

L'objectif de la présente note est d'établir la synthèse de l'impact financier du passage des PL de 40 tonnes à 44 tonnes sur les coûts d'entretien des infrastructures ouvrages d'art du réseau autoroutier concédé.

Les hypothèses techniques, sur lesquelles s'accorde globalement l'ensemble des sociétés concessionnaires considèrent le passage à 44 tonnes de la totalité des PL à 40 tonnes, avec une répartition sur 5 essieux (l'éventualité du passage à 6 essieux au-delà de 2019 n'a pas été considérée).

Pour les ouvrages sains et normalement dimensionnés, le passage de 40 à 44 tonnes ne devrait pas conduire à leur renforcement.

Pour les autres, il y a lieu de considérer deux aspects: la structure de l'ouvrage et les éléments d'usure.

Pour les ouvrages dits sensibles, une mise sous surveillance renforcée est nécessaire ainsi que des renforcements anticipés pour certains d'entre eux.

Les éléments d'usure concernent les joints de chaussées et les couches de roulement des ouvrages.

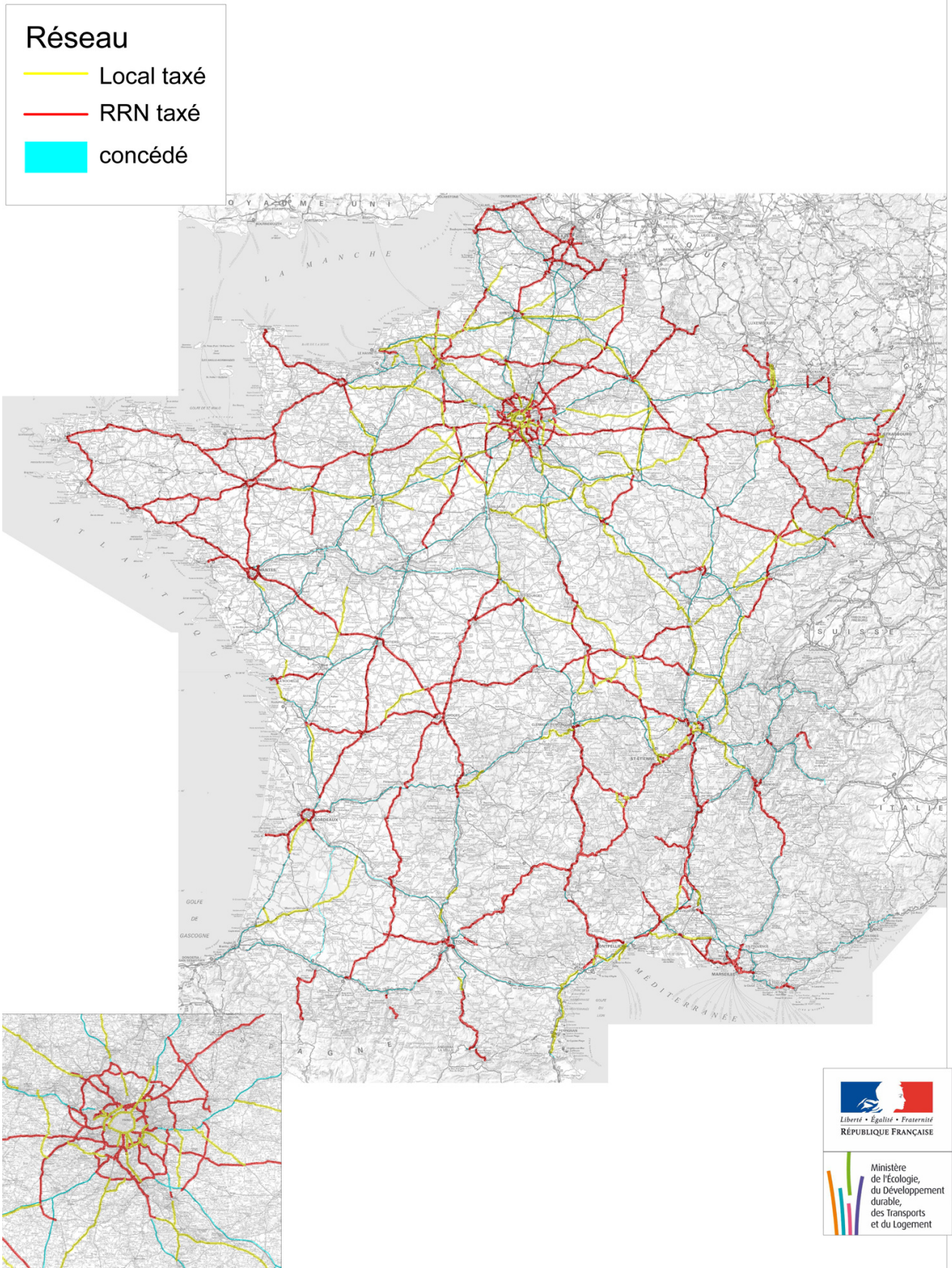
Dans une première approche, une diminution de la durée de vie de 20% apparaît comme acceptable.

Sur la base de ces hypothèses, chaque société a estimé le surcoût d'entretien des ouvrages d'art de son réseau jusqu'à la fin de concession.

Le surcoût d'entretien est estimé à 70 k€ / m<sup>2</sup> de tablier pour une période de 20 ans ou 3.5 €/m<sup>2</sup>/an, établi à partir des données issues de réseaux représentant environ 70% du réseau autoroutier concédé global.

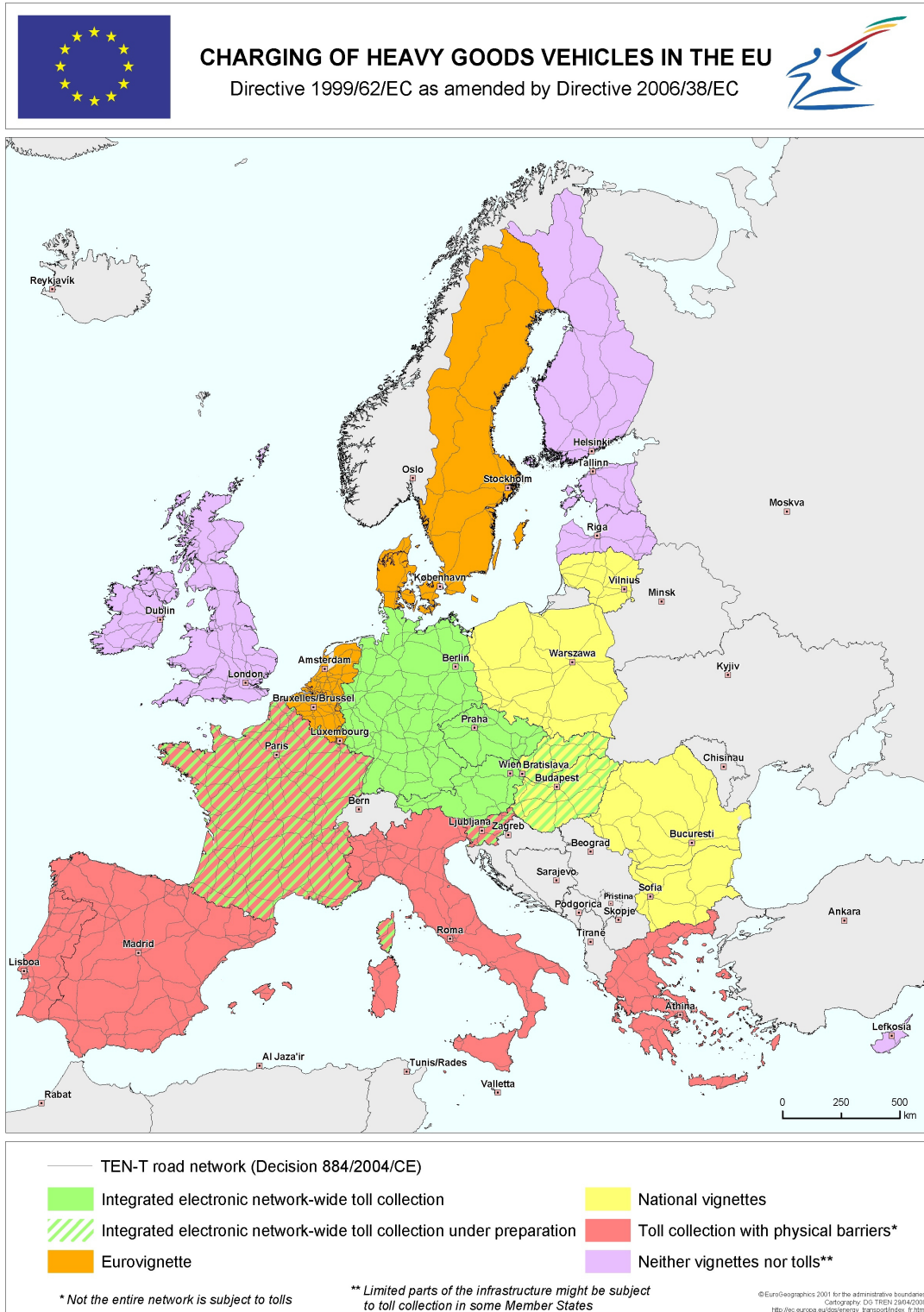
Pour l'ensemble du réseau autoroutier concédé (8 891 km d'autoroutes / 5 234 000 m<sup>2</sup>), cela représenterait un coût d'entretien annuel supplémentaire d'environ 19 millions d'euros par an, ou un total de 380 M€ HT (valeur juin 2011).

### La carte du réseau soumis à l'écotaxe





## La taxation des poids lourds en Europe



Source: direction générale des infrastructures, des transports et de la mer

### **Tableau comparatif des modes de perception des péages et redevances d'usage en Europe**


*Source : direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM)*




#### Précision sur les coûts de perception des systèmes de télépéage

Le coût de perception des systèmes de télépéage poids lourds existant dans divers pays apparaît relativement élevé, autour de 17 à 25 % de la recette brute. Les taux affichés, correspondant au ratio entre les coûts de collecte et la recette totale sont très variables selon les pays dans la mesure où les niveaux tarifaires sont très divers : le système suisse, avec un tarif moyen de près de 40 centimes par poids lourds kilomètre peut afficher un ratio de 7 %, tandis que le système allemand avec un tarif moyen de 13,5 centimes (en 2008) et des coûts de collectes très élevés, compte tenu notamment de la complexité du système de déclaration des itinéraires pour les usagers occasionnels, affichait quant à lui un ratio de l'ordre de 25 % au démarrage.

C'est la raison pour laquelle le véritable indicateur pertinent de comparaison est le coût rapporté au trafic, soit en euros par poids lourds kilomètre. Ce coût varie de 2 à 3 centimes d'euros par véhicules kilomètre.





Pays	Famille de péages	Commentaires	contrôle	Coûts / recettes
Allemagne	<p>LKW Maut system, taxe kilométrique pour les trajets des véhicules de plus de 12 tonnes de poids total autorisé en charge ou à vide, sur les autoroutes allemandes.</p> <p>Contrat avec un opérateur privé, Toll Collect</p>	<p>Le mode de perception est multiple : soit par un système automatique par localisation satellitaire et transmission GSM (avec des véhicules utilisant un équipement de bord) soit par un système manuel par paiement à des bornes automatiques et réservation sur Internet.</p> <p>Depuis le 1er août 2012, 1 135 km de routes locales (Landesstrassen) se sont ajoutés aux 12 200 km d'autoroutes nationales (Bundestautobahnen).</p> <p>La recette totale est d'environ <b>4,5 milliards d'euros</b> pour un taux moyen de <b>17,5 cts d'euros</b> environ par km (barème allant de 14,1 cts pour les petits Euro V/VI à 28,8 cts pour les gros Euro II ou avant).</p> <p>Exonérations :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>* véhicules de transport en commun,</li> <li>* véhicules militaires,</li> <li>* véhicules de police,</li> <li>* véhicules de la protection et de la Sécurité civiles,</li> <li>* véhicules utilisés par les organisations d'utilité publique ou caritatives pour le transport d'aide humanitaire destinée à secourir les personnes en détresse</li> <li>* véhicules de pompiers,</li> <li>* véhicules d'autres services d'urgence,</li> <li>* véhicules de l'État fédéral,</li> <li>* véhicules servant exclusivement à l'entretien et à l'exploitation des routes, y compris aux travaux de voirie et de viabilité hivernale,</li> <li>* véhicules servant exclusivement aux activités foraines et aux professionnels du cirque,</li> <li>* véhicules qui ne sont ni exclusivement destinés au transport routier de marchandises ni employés à cet usage.</li> </ul>	<p>Non conformité (non paiement ou paiement insuffisant) identifiée par/avec:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 300 stations automatiques fixes de contrôle-sanction réparties en trois catégories : <ul style="list-style-type: none"> <li>• frontalières</li> <li>• agglomérations</li> <li>• autres</li> </ul> </li> </ul>  <p>Allemagne : Exemple d'une solution à un portique, une direction (1x2 voies)</p> <p>Le BAG (Bundesamt für Güterverkehr) établit un plan de contrôle annuel qui répartit mensuellement les contrôles. Toll Collect doit fournir une prestation de contrôle. Le BAG définit la stratégie des contrôles.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• patrouilles volantes</li> </ul> <p>Assurées par environ 460 contrôleurs (500 au démarrage) pouvant utiliser un peu plus de 200 véhicules de contrôle.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• visites de sociétés (contrôles en entreprise) effectués par le BAG</li> </ul>	<p>Toll collect affiche un chiffre d'affaire de 600 M€ au démarrage. En 2012, le loyer annuel effectivement perçu a été de 500 M€ environ, du fait d'évolutions technologiques et de l'application de pénalités.</p> <p>Le coût réel est estimé selon les sources entre 650 et 750 M€/an.</p> <p>En pourcentage, cela donne 15% avec le dernier barème. Au lancement, ce rapport était de 25% environ (même coûts avec une recette légèrement inférieure à 3 milliards d'euros)</p> <p>Coût de perception initial au PL.km : 2,8 cts d'€</p>

Pays	Famille de péages	Commentaires	contrôle	Coûts / recettes
Autriche	<p>Tous les véhicules de plus ou égal à 3,5 tonnes de poids maximal autorisé circulant sur les autoroutes et voies rapides autrichiennes sont soumis au péage kilométrique (péage poids lourds, LKW-Maut).</p> <p>Tous les véhicules d'un poids total inférieur empruntant les autoroutes et voies rapides doivent disposer d'une « vignette » dont le prix est fonction de la catégorie du véhicule et de la durée de validité.</p> <p>Contrat avec un opérateur privé racheté par l'Etat Autrichien et intégré à l'opérateur routier ASFINAG</p>	<p>La technologie utilisée est le DSRC (micro-ondes à courte portée 5,8 GHz) en multivoies sans barrières. Ce système nécessite l'équipement obligatoire des véhicules avec la go-box et l'utilisation d'un badge.</p> <p>Il existe deux modes de paiement : pré-paiement et post-paiement.</p> <p>Le taux moyen est de <b>23 cts d'euros environ</b> par km (de 14,9 pour les petits Euro VI à 40,5 pour les gros Euro III et avant).</p> <p>La recette totale est de l'ordre du <b>milliard d'euros</b>.</p>	<p>Non paiement ou paiement non conforme sont détectés par :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>les contrôles automatiques sont assurés par 106 portiques fixes et 24 dispositifs déplaçables.</li> </ul>  <p><small>Autriche : Exemple d'une solution à un portique (stoppage), une direction (3x3 voies) - en second plan une solution à deux portiques, une direction (1x3 voies)</small></p>  <p><small>Autriche : Solution connectée au point de tarification avec un détecteur au portique et une caméra quelques mètres après</small></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Les contrôles manuels sur le terrain sont assurés par ASFINAG, qui dispose de 39 véhicules équipés pour les contrôles en circulation. 130 agents d'ASFINAG sont mobilisés pour ces missions.</li> </ul>  <p><small>Autriche : Véhicule des patrouilles volantes (à gauche le clavier avec l'écran intégré pour l'agent de contrôle afin qu'il puisse accéder au système central pour le contrôle)</small></p>	<p>Le coût d'exploitation est d'environ 90 M€ soit de l'ordre de 10%. Le faible coût des équipements embarqués (badges DSRC) et le niveau très élevé du barème expliquent principalement ce taux modéré.</p> <p>Coût de perception au PL.km : 2,9 cts d'€</p>

Pays	Famille de péages	Commentaires	contrôle	Coûts / recettes
Belgique	<p>Eurovignette pour les véhicules de 12 tonnes et plus. (<b>droit d'usage</b> au sens de la Directive)</p> <p>Projet de redevance kilométrique à l'horizon 2016, en contrat avec un opérateur privé.</p>	<p>Depuis le 15 septembre 2008, remplacement de la vignette papier par un système électronique.</p> <p>Un accord politique entre les trois régions (Bruxelles, Wallonie, Flandres) a été conclu le 21 janvier 2011 pour faire évoluer le dispositif. Pour les poids lourds, le système d'eurovignette – forfaitaire – se muera en taxation au kilomètre. Les véhicules légers seront quant à eux soumis à un droit d'usage (taxation à la durée) par le biais d'une vignette électronique.</p> <p>L'avancement actuel correspond aux premières phases préliminaires à des phases de dialogues avec des industriels. L'horizon affiché en juillet 2012 est 2016.</p>	Système fixes + mobiles prévus.	Non connu (système non encore en place).
Bulgarie	Vignette nationale	<p>La vignette est à coller sur le pare-brise du véhicule.</p> <p>Le gouvernement bulgare prévoit la mise en place d'un système de péage via satellite à partir de 2016.</p> <p>Ce nouveau système ne concernerait au début que les camions. Un consultant devrait bientôt être choisi par le gouvernement pour effectuer les analyses nécessaires à son introduction.</p>		Non connu.

Pays	Famille de péages	Commentaires	contrôle	Coûts / recettes
Danemark	<p>Eurovignette pour les véhicules de 12 tonnes et plus. (<b>droit d'usage</b> au sens de la Directive)</p> <p>Projet de tarification kilométrique actuellement abandonné.</p> <p>Ouvrages à péage : Pont d'Øresund</p>	<p>Depuis le 15 septembre 2008, remplacement de la vignette papier par un système électronique.</p> <p>Pour les ouvrages à péage, la technologie utilisée est le DSRC (micro-ondes à 5,8 GHz) en multivoies.</p> <p>Le paiement électronique sans arrêt est proposé avec BroBizz.</p> <p>Le paiement avec arrêt par distributeur automatique ou guichetier (paiement en espèce ou par carte).</p> <p>Depuis 2007, mise en place d'un système interopérable entre les concessionnaires suédois, danois (ponts transfrontaliers) et norvégiens : EasyGo. Ce système est basé sur la technologie DSRC, les badges étant fournis par l'un des concessionnaires affiliés uniquement.</p> <p>En 2010 ont été engagées des réflexions pour la mise en place d'une tarification kilométrique. Toutefois, le projet encore en phase d'études préalables a été abandonné en 2013.</p>		Non détaillé poids lourds.
Espagne	Concessions	<p>Un système de télépéage interopérable dans l'ensemble (quasiment) des concessions espagnoles soit environ 3500 km est en service: il s'agit du VIA-T.</p> <p>La technologie utilisée est le DSRC (micro-ondes à 5,8 GHz) en multivoies avec barrières.</p> <p>Ce système permet de payer en une fois, mensuellement, et de passer les péages sans s'arrêter, à une vitesse de 20 à 40 km/h. En ce qui concerne les transactions, 32% ont lieu par le système de télépéage VIA-T, 40% par cartes bancaires et 28% en espèces.</p>		Non détaillé poids lourds.



Pays	Famille de péages	Commentaires	contrôle	Coûts / recettes
France	<p>Concessions</p> <p>En cours, la mise en place de l'éco-taxe poids lourds sur le réseau non concédé.</p>	<p>La technologie utilisée pour les 8 900 km d'autoroutes concédées est le DSRC (micro-ondes à 5,8 GHz) en multivoies avec barrières. Le péage peut être acquitté par cartes bancaires, en espèces ou par badge de télépéage. Péage moyen de 20 cts d'euro HT par km pour les PL.</p> <p>Eco-Taxe attendue en technologie satellitaire. Taux moyen de 13 cts d'euro par km pour les PL.</p>	<p>Portiques fixes pour les voies les plus larges,</p>  <p>bornes déplaçables pour les plus petits axes.</p>  <p>Patrouilles mobiles et agents à pied</p> <p>Contrôle en entreprise.</p>	<p>Concessions : environ 2400 M€ de recettes pour les poids lourds.</p> <p>Eco-Taxe : 230 M€ / 1200 M€ de recettes, soit 19% en prévision.</p> <p>Coût au PL.km : 2,3 cts d'€</p>
Grèce	Concessions	<p>La technologie utilisée sur les 1 600 km d'autoroutes est le DSRC (micro-ondes à 5,8 GHz) en multivoies avec barrières. Le péage peut être acquitté par cartes bancaires, en espèces ou par badge de télépéage.</p>		Non détaillé poids lourds.
Hongrie	E-vignette nationale	<p>Au 1er janvier 2008, le système d'e-vignette est généralisé, l'achat des vignettes se fait par SMS et par internet. L'utilisateur renseigne le numéro de la plaque d'immatriculation de son véhicule, ce qui donne lieu à un enregistrement informatique automatique et immédiat.</p> <p>Depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2013, le Hongrie a remplacé la vignette existante pour les poids lourds de plus de 3,5t par un nouveau dispositif de télépéage installé sur 6518 km dont 1173 d'autoroutes et de voies rapides et 5145 de routes nationales.</p>		Non connu

Pays	Famille de péages	Commentaires	contrôle	Coûts / recettes
Italie	Concessions	Possibilité de paiement par cartes ou par télépéage par technologie à ondes à courte portée (DSRC) sur les 5 700 km d'autoroutes par un standard spécifique (DSRC Uni) reconnu dans la directive Interopérabilité.		Non détaillé poids lourds.
Irlande	Plusieurs péages (autoroutes et ouvrages) et mise en place en 2009 du 1er télépéage en mode <i>free flow</i> sur le périphérique M 50 de Dublin	Pour le péage de congestion de Dublin, il existe deux points de paiement <i>free flow</i> (sans arrêt) pleine voie, 2x4 voies intégrant un système de lecture de badge et de reconnaissance de plaque automatique.  Système <i>back office</i> complet composé de la gestion en temps réel des points de paiements, du traitement des transactions électroniques de péage et du calcul sur la base de la reconnaissance des plaques d'immatriculation, de la gestion des abonnés (" <i>Customer Care</i> "), de la facturation et du suivi des impayés.		Non détaillé poids lourds.
Lituanie	Depuis 2007, mise en place d'une vignette.	Possibilité de paiement par internet ou dans des stations-services.		Non connu
Luxembourg	Eurovignette pour les véhicules de 12 tonnes et plus.	Depuis le 15 septembre 2008, remplacement de la vignette papier par un système électronique.		Non connu


Pays	Famille de péages	Commentaires	contrôle	Coûts / recettes
Pays-Bas	<p>Eurovignette pour les véhicules de 12 tonnes et plus.</p> <p>Il n'y a actuellement pas de péages routiers sur le réseau néerlandais, mais un projet de création d'une taxe kilométrique a été à l'étude puis a été abandonné fin 2010.</p>	<p>Depuis le 15 septembre 2008, remplacement de la vignette papier par un système électronique.</p> <p>Un système de positionnement par satellites (GNSS - <i>Global Navigation Satellite System</i>), très probablement le GPS, était envisagé pour la localisation des véhicules en combinaison avec le GSM/GPRS pour la partie communication longue portée et le DSRC pour la partie communication courte portée, avec les installations fixes le long des routes (ce dernier pour le contrôle-sanction).</p>		Non connu
Pologne	<p>Jusqu'à 2011, vignette nationale pour les poids lourds et exemption du péage des autoroutes concédées pour éviter la double taxation.</p> <p>Depuis mi 2011, technologie DSRC.</p> <p>Système viaTOLL obligatoire pour les poids lourds, opérateur privé.</p>	<p>Une loi visant l'abandon du système de vignette et la mise en place d'un système de péage répondant aux critères d'interopérabilité a conduit à la mise en place d'un système de technologie DSRC (avec des balises sur des portiques pour la détection des passages) le 3 juillet 2011. Le réseau a été fixé le 22 mars 2011, pour un linéaire de 1 500 km environ (579 km d'autoroutes, 554 de routes express et 432 de routes bidirectionnelles simples).</p> <p>L'objectif est de couvrir en 2014 environ 2 880 km de routes, hors concessions avant à terme de concerner les 8 000 km du réseau national et éventuellement des voies secondaires susceptibles de subir un report de trafic. Tous les poids lourds (+ de 3,5 t) et les bus sont concernés.</p> <p>Le taux moyen est autour de 7 à 10 cts d'euros par km.</p>		Non connu

Pays	Famille de péages	Commentaires	contrôle	Coûts / recettes
Portugal	Concession unique (BRISA)	<p>La technologie utilisée est le DSRC (micro-ondes à 5,8 GHz) sur les 1 700 km d'autoroutes en monovoie sans barrières avec l'utilisation d'un transpondeur embarqué dans le véhicule. Le système de péage électronique « Via Verde ». Existence d'un système en <i>free flow</i> canalisé.</p> <p>Possibilité de paiement par cartes ou par télépéage par technologie à ondes à courte portée.</p>		Non détaillé poids lourds.
Roumanie	Vignette Nationale	Paiement dans les stations services ou par internet.		Non connu



Pays	Famille de péages	Commentaires	contrôle	Coûts / recettes
Royaume-Uni	<p>Pas de système généralisé de péage, mais des exemples limités, à savoir :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>* La portion d'autoroute sur la M6, au nord-ouest de Birmingham, d'une longueur de 27 miles (43 km). Midland Expressway Limited (MEL)</li> <li>* L'hyper-centre de Londres avec la Congestion Charge (péage urbain) mise en place en 2003. Il concerne VL et PL et il s'élève à 10 euros/jour.</li> <li>* La LEZ (<i>Low Emission Zone</i>). Les poids-lourds pénétrant dans la Low Emission Zone (LEZ) et ne répondant pas à la norme européenne EURO III en termes d'émissions de particules fines doivent s'acquitter d'un péage de (246 €)</li> </ul> <p>L'instauration d'une taxe kilométrique (LRUC= <i>Low Road User Charge</i>) a été avancée en 2002 par le gouvernement britannique, puis abandonnée en juillet 2005 au profit d'un péage routier qui serait généralisé à tout type de véhicule à l'horizon 2014.</p>	<p>M6: La technologie utilisée est le DSRC (micro-ondes à 5,8 GHz) en multivoies avec barrières. Le péage peut être acquitté par cartes bancaires en espèces ou par badge de télépéage (tag).</p> <p>La technologie utilisée est la vidéo-surveillance. Il n'existe pas de barrière ni de guichet. Le paiement se fait par téléphone, SMS, courrier ou sur des bornes automatiques.</p> <p>Pour la LEZ, le paiement se fait par téléphone, sur Internet ou par la poste.</p>		Non connu



Pays	Famille de péages	Commentaires	contrôle	Coûts / recettes
Suisse	<p>Péage kilométrique sur l'ensemble du réseau routier</p> <p>Opéré directement par les Douanes Suisses.</p>	<p>Technologie tachygraphique (distance parcourue tous réseaux) et satellitaire.</p> <p>Equipement embarqué facultatif, mode déclaratif possible pour les étrangers par lecture du tachygraphe aux frontières.</p> <p>Recette de 800 à 900 millions d'euros, pour un tarif moyen de 38 cts d'€/PL.km.</p> <p>Les coûts entraînés par la création de la RPLP ont été estimés à 815 millions d'euros pour les coûts de développement et 120 millions d'euros par an pour les coûts d'exploitation.</p>	<p>Le contrôle du paiement de la taxe est assuré par l'administration des douanes. Les véhicules entrant ou sortant du territoire sont systématiquement contrôlés lors de leur passage à la Douane. A l'intérieur du territoire suisse, les contrôles sont effectués par des dispositifs automatiques (25 portiques fixes sur 15 sites), ainsi que par les agents des douanes.</p>  <p><small>Suisse : Exemple d'une solution à trois portiques (1x 2 voies). Le troisième portique sert à prendre les photos de l'arrière de la remorque.</small></p>	<p>Coût de 7%.</p> <p>Coût au PL.km : 2,7 cts d'€</p>
Slovaquie	<p>Jusqu'à 2010, vignette.</p> <p>Depuis 2010, péage, remplaçant la vignette, pour tous les poids-lourds de plus de 3,5 tonnes sur 2 400 km de son réseau routier.</p> <p>Opérateur privé SkyToll (participation SANEF)</p>	<p>La solution technique retenue fait appel au télépéage satellitaire, GPS/GPRS qui sera installé sur tous les poids lourds circulant sur le territoire slovaque.</p>	<p>Contrôle effectués par des dispositifs automatiques (portiques) et par les agents.</p>	<p>Recettes estimées environ 150 M€ par an.</p> <p>Le coût est d'environ 65 M€ par an, soit un ratio de 43%.</p>

Pays	Famille de péages	Commentaires	contrôle	Coûts / recettes
Slovénie	La tarification se présente sous la forme d'une vignette qui est obligatoire pour les véhicules particuliers jusqu'à 3,5 t, et d'un péage pour les poids-lourds.	<p>Les vignettes peuvent être achetées sur certains postes de péage sur les autoroutes, en espèces ou par cartes de crédit.</p> <p>La technologie utilisée actuellement pour le péage est le DSRC (micro-ondes à 5,8 GHz) en multivoies avec barrières.</p> <p>Est à l'étude, l'introduction d'un système <i>free flow</i> pour les poids-lourds de plus de 3,5 tonnes utilisant la technologie satellitaire.</p>		Non connu
République tchèque	<p>E-toll, taxe kilométrique et vignette</p> <p>Système Myto opéré par PREMID CZ</p>	<p>Le péage électronique est imposé uniquement aux véhicules de plus de 12 tonnes. La technologie utilisée est le DSRC (micro-ondes à 5,8 GHz) en multivoies sans barrières.</p> <p>Il existe deux modes de paiement : prépaiement et post-paiement.</p> <p>La recette annuelle est de l'ordre de 250 M€ pour une moyenne de 16 cts d'€/PL.km</p>	Les contrôles automatiques sont assurés par 37 portiques fixes. Les contrôles sur le terrain sont assurés intégralement par les douanes qui disposent à cet effet de 25 véhicules équipés, mis à leur disposition par le prestataire, pour effectuer des contrôles en circulation.	<p>Coût estimé entre 20 et 25 M€, soit un peu moins de 10%.</p> <p>Coût au PL.km : 1,8 cts d'€</p>

**Résultat des sociétés concessionnaires d'autoroutes  
pour les exercices 2011 et 2012**

Résultat net en millions d'euros	2011	2012
<b>Groupe ASF (comptes consolidés)</b>	<b>790,2</b>	<b>788,9</b>
<i>ASF : Autoroutes du Sud de la France (comptes sociaux)</i>	914,0	639,7
<i>ESCOTA : Estérel, Côte d'Azur (comptes sociaux)</i>	184,8	182,5
<b>Groupe APRR (comptes consolidés)</b>	<b>395,2</b>	<b>392,0</b>
<i>APRR : Autoroutes Paris - Rhin - Rhône (comptes sociaux)</i>	321,0	440,4
<i>AREA : Autoroutes Rhône-Alpes (comptes sociaux)</i>	123,7	136,2
<b>Groupe Sanef (comptes consolidés)</b>	<b>281,9</b>	<b>286,9</b>
<i>Sanef (comptes sociaux)</i>	197,8	276,3
<i>SAPN : Société des Autoroutes Paris - Normandie (comptes sociaux)</i>	29,7	49,2
<i>ATMB : Autoroutes et Tunnel du Mont-Blanc (comptes sociaux)</i>	44,8	42,6
<i>SFTRF : Société Française du Tunnel Routier du Fréjus (comptes sociaux)</i>	232,1	0,1
<i>Cofiroute : Compagnie Financière et Industrielle des Autoroutes (comptes sociaux)</i>	290,4	303,0
<i>ALIS : Autoroute de Liaison Seine - Sarthe (comptes sociaux)</i>	-21,6	-17,4
<i>CEVM : Compagnie Eiffage du Viaduc de Millau (comptes sociaux)</i>	10,8	12,3
<i>ARCOUR : A 19 Artenay - Courtenay (comptes sociaux)</i>	-15,5	-14,3
<i>ADELAC : A 41 Autoroute des lacs (comptes sociaux)</i>	-21,7	-19,9
<i>Alicorne : A88 (comptes sociaux)</i>	-13,4	-11,9
<i>A'liénor : A 65 (comptes sociaux)</i>	-34,6	-35,1
<b>TOTAL SECTORIEL</b>	<b>1938,6</b>	<b>1727,2</b>

Source : comptes des sociétés

### L'évolution du barème du bonus-malus de 2008 à 2012

Barème du dispositif de bonus-malus (en euros)

Taux de CO2 (g/km)	Année d'acquisition					
	2008	2009	2010	2011	2012 < 31/07	2012 >= 01/08
<= 20						
21-50	5000	5000	5000	5000	5000	7000
51-60						
61-85				800	400	550
86-90	1000	1000	1000			
91-95				400	100	200
96-100						
101-105			500			
106-110	700	700				
111-115						
116-120			100	0	0	0
121-125	200	200				
126-130			0			
131-135	0	0	0	0	0	0
136-140					0	0
141-145			0	0		
146-150	0	0			-200	-200
151-155				-200	-500	-500
156-160			-200			
161-165	-200	-200				
166-170					-750	-750
171-175				-750		
176-180			-750			
181-185	-750	-750			-1300	-1300
186-190						
191-195						
196-200				-1600	-2300	-2300
201-230			-1600			
231-240	-1600	-1600				
241-245					-3600	-3600
246-250			-2600	-2600		
250 <	-2600	-2600				

Montant de l'aide (en euros) pour les véhicules fonctionnant, exclusivement ou non, au moyen du gaz de pétrole liquéfié (GPL), du gaz naturel (GNV) ou combinant l'énergie électrique et une motorisation à l'essence ou au gazole (hybride)

Emissions (en g CO <sub>2</sub> /km)	Année d'acquisition ou de prise en location					
	2008	2009	2010	2011	2012 < 31/07	2012 >= 01/08
taux <= 20	5000	5000	5000	5000	5000	7000
20 < taux <= 50						5000
50 < taux <= 60					3500	4500
60 < taux <= 110	2000	2000	2000	2 000 (*)	2 000 (*)	2 000 à 4000 (*)
110 < taux <= 115				0	0	0
115 < taux <= 120						
120 < taux <= 125						
125 < taux <= 130						
130 < taux <= 135			0	0	0	
135 < taux <= 140						

\* A compter de 2011, seuls les véhicules hybrides peuvent prétendre au bonus de 2 000 euros. Les véhicules GPL ou bicarburant perdent ce bonus. A compter d'août 2012, le montant de l'aide pour les véhicules hybrides électriques rejetant entre 51 g/km et 110 g/km de CO<sub>2</sub> est de 10 % du montant de l'acquisition TTC avec un plancher à 2 000 euros et un plafond à 4 000 euros.

Source : CGEDD





---

## LISTE DES PERSONNES ENTENDUES

### Mercredi 6 novembre 2013

- *France Nature Environnement (FNE)* : **MM. Gérard Allard**, membre du réseau Transports et Mobilité Durables et **Jean-Baptiste Poncelet**, coordinateur du réseau Transports et Mobilité Durables ;

- *Peugeot PSA* : **M. Hervé Pichon**, délégué aux affaires publiques et **Mme Mathilde Lheureux**, déléguée à la fiscalité à la direction des affaires publiques ;

- *Renault* : **Mmes Virginie Guerin**, directeur des relations extérieures, sociales et industrielles et **Louise d'Harcourt**, déléguée aux affaires publiques ;

### Jeudi 7 novembre 2013

- *Ecomouv'* : **MM. Daniele Meini**, président et **Michel Cornil**, vice-président ; **M. Antoine Caput**, directeur du secteur routes de Thalès ; *Atlantia* : **MM. Giovanni Castellucci**, administrateur délégué et **Michelangelo Damasco**, juriste ;

- *Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM)* : **MM. Daniel Bursaux**, directeur général et **Olivier Quoy**, adjoint au chef de la mission tarification ;

- *Direction générale de l'énergie et du climat (DGEC)* : **MM. Pascal Dupuis**, chef du bureau « Climat et efficacité énergétique » et **Daniel Kopaczewski**.

### Mardi 12 novembre 2013

- *Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe)* : **MM. Yann Tréméac**, chef adjoint du service « Transports et mobilité » et **Gilles Aymoz**, chef du service qualité de l'air et **Mme Joëlle Kergreis** ;

- *Association des sociétés françaises d'autoroutes (ASFA)* : **MM. Jean Mesqui**, délégué général et **Christophe Boutin**, adjoint au délégué général ;

- *Fédération nationale des transports routiers (FNTR)* : **M. Nicolas Paulissen**, délégué général et **Mme Florence Berthelot**, déléguée générale adjointe ;

- *Avere France* : **M. Joseph Beretta**, président ;

- *Fédération Nationale des Syndicats d'Exploitants Agricoles (FNSEA)* : **M. Dominique Barrau**, secrétaire général et **Mme Nadine Normand**, chargée des relations avec le Parlement ;

- *Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF)* : **MM. Philippe Duron**, député du Calvados et président du conseil d'administration et **Jean-Claude Paravy**, secrétaire général.

Entretiens téléphoniques

- *OTRE* : **M. Gilles Mathélié-Guinlet**, secrétaire général.
- « *Collectif breton* » : **M. Claude Rault**, transporteur.