

© Véronique Parika-Partouche.



Florence Berthelot, déléguée générale de la Fédération nationale des transports routiers (FNTR), présidente du Comité de liaison transport et logistique à Bruxelles



Philippe Duron, co-président délégué de TDIE, président du Conseil d'orientation des infrastructures, ancien député-maire de Caen et ancien président de l'AFITF.



Jean Le Dall, adjoint au directeur des infrastructures de transport à la direction générale des Infrastructures, des transports et de la mer (DGITM).



Yves Fargues, président de l'Union Transport et Logistique de France (TLF), ancien président de Gefco, président du Comité national routier (CNR).



Nicolas Méary, vice-président délégué aux mobilités du conseil départemental de l'Essonne, maire de Brétigny-sur-Orge.



Aline Mesples, présidente de l'Organisation des transporteurs routiers européens (OTRE), « l'organisation des PME du transport routier. »



Louis Nègre, co-président de TDIE, membre du Conseil d'orientation des infrastructures, président du GART, maire de Cagnes-sur-Mer.



Michel Neugnot, président de la commission transport et mobilité de Régions de France, vice-président de la région Bourgogne Franche-Comté.



Damien Pichereau, député et rapporteur sur le Paquet mobilité 1 au nom de la commission des affaires européennes de l'Assemblée nationale.



Christine Revault d'Allonnes-Bonnefoy, députée européenne, rapporteure pour le Parlement européen sur la révision de la directive Eurovignette

Vers une euroredevance ?

Révision de la directive eurovignette : où en est-on ?

Petit-déjeuner-débat TDIE – TI&M du 13 février 2018

Le projet de révision de la directive Eurovignette comme le rapport du Comité d'orientation des infrastructures (COI) comportent certains mots qui interpellent : redevance temporelle, redevance de congestion, y compris sur route, pour les poids lourds, mais aussi les voitures, les bus, les véhicules utilitaires légers et les deux-roues à moteur ; fléchage des recettes ; niche fiscale du gazole professionnel, etc. Nombre d'aménagements et d'exonérations sont cependant prévus. Co-organisé par TDIE et TI&M, le petit-déjeuner-débat du 13 février dernier visait à décrypter ces mesures, avant la Loi d'orientation des mobilités (LOM) attendue avant l'été.



INTRODUCTION PAR LOUIS NÈGRE

« Pour mettre en œuvre une politique d'infrastructure ambitieuse, faut-il des financements alternatifs et supplémentaires dédiés, ou un redéploiement des recettes fiscales qui contribuent au budget général ? »

Le débat qui nous réunit aujourd'hui est complexe et les opinions diverses. Le Parlement européen a entamé la discussion du Paquet mobilité 1, publié le 31 mai 2017. La commission TRAN a examiné le 22 janvier le rapport préparatoire à la position du Parlement européen sur le projet de révision de la directive eurovignette, présenté par

Christine Revault d'Allonnes-Bonnefoy. De son côté, la commission des affaires européennes de l'Assemblée nationale a adopté le 8 février à l'unanimité le rapport et avis préparé par Damien Pichereau, député de la Sarthe, sur le Paquet mobilité 1.

Le rapport du Conseil d'orientation des infrastructures (COI), rendu le 31 janvier, pose une question : pour mettre en œuvre une politique d'infrastructure ambitieuse, faut-il des financements alternatifs et supplémentaires dédiés, ou un redéploiement des recettes fiscales qui contribuent au budget général ?

La disparition de l'écotaxe a « remis sur le métier » la question du financement de l'AFITF et des infrastructures de transport en France. Les premières déclarations de la nouvelle ministre des Transports, Elisabeth Borne, dès le début du mois de juillet 2017, appelaient à trouver une solution pour « faire payer les camions », le cas échéant par le biais d'initiatives de collectivités territoriales. Dans son Livre blanc des Régions pour la mobilité publié mi-novembre, l'Association des régions de France y répondait en proposant l'expérimentation concomitante d'un transfert des voies routières

gérées par l'Etat et d'une redevance d'usage portée par les régions. Le Livre blanc européen de 2011 porte le double principe utilisateur-payeur et pollueur-payeur. Le projet de révision de la directive Eurovignette propose ainsi de mettre fin au paiement forfaitaire au profit d'une redevance d'usage au kilomètre, dont Christine Revault d'Allonnes-Bonnefoy va nous présenter les modalités et les objectifs. De plus, au-delà du financement des infrastructures, du maintien et de l'entretien du patrimoine des réseaux, nous ne devons pas oublier l'objectif majeur de la transition énergétique. La décarbonation des transports doit contribuer à la lutte contre le changement climatique. Le secteur des transports est le seul à connaître une augmentation des émissions de gaz

à effet de serre. Pour la première fois depuis 23 ans, les émissions de CO₂ des voitures neuves ont augmenté. Nous sommes donc complètement à contre-courant et notre efficacité actuelle est des plus aléatoires.

Alors que le gouvernement français propose de trouver une solution forfaitaire à court terme, dans l'esprit initial de la directive eurovignette, le Parlement européen s'apprête à confirmer le souhait de la Commission européenne de passer à l'euroredevance. Le fléchage (earmarking) des redevances rencontre une forte opposition des Etats, alors qu'il apparaît nécessaire à l'acceptabilité sociale des prélèvements dans le domaine des transports. Comment gérer ces contradictions ?

Pour financer les infrastructures, le Conseil d'orientation des infrastructures (COI) recommande en particulier une augmentation du paiement par l'usager à travers la fiscalité (TICPE), une redevance kilométrique et une redevance temporelle (vignette). Outre cette dernière, ces recommandations rejoignent plusieurs de celles de la directive Eurovignette révisée, qui deviendrait Euroredevance. Mais cette nouvelle directive va plus loin sur le principe du pollueur-payeur. Quels peuvent être sur ces questions les points de consensus ?

Jean Le Dall

Il faut distinguer différents prélèvements. Certains ont le caractère d'une imposition, ce sont des taxes qui alimentent le budget général de l'Etat et peuvent ensuite être affectées au financement des infrastructures de transports. C'est le cas pour l'essentiel du financement de l'AFITF.

Il y a par ailleurs des redevances dont le paiement est directement lié à l'usage de l'infrastructure ou de l'occupation de l'espace, par exemple les redevances domaniales. Les redevances peuvent être perçues directement par le gestionnaire de l'infrastructure, comme les sociétés d'autoroutes.

On constate que les taxes font l'objet d'un consensus plus difficile que les redevances. Par exemple, la TICPE, qui est une source de revenus importante pour le financement des infrastructures de transports, a suscité des mesures à taux réduit sur le gazole professionnel. Cette niche fiscale représente près de 1,2 Md€ annuels pour le périmètre de transport et 900 M€ d'euros pour les seuls poids lourds. Si cette aide fiscale existe, c'est bien que l'acceptabilité de la taxe est difficile.

En revanche, la plupart des études récentes montrent que l'affectation d'une ressource à un objet clairement identifiable pour l'usager est beaucoup mieux acceptée. On peut construire un argumentaire sur le fait qu'il n'est pas illogique que le transport routier couvre une partie des coûts externes qu'il génère, si nous sommes capables de garantir une affectation des ressources, des redevances, à l'entretien du réseau routier. C'est dans ce sens que le COI a envisagé la création d'un opérateur routier, une agence nationale, qui en serait chargée.

Par ailleurs, on peut fixer un objectif écologique. Madame Revault d'Allonnes-Bonnefoy a souligné l'importance du principe pollueur-payeur. En rééquilibrant par exemple la fiscalité du diesel et de l'essence, les taxations pollueurs-payeurs peuvent être clairement affichées comme une ressource pour le développement de modes alternatifs.

De même, nous pourrions imaginer des taxations locales qui assureraient le financement de certains projets. Une redevance de péage pourrait être instaurée par une collectivité locale afin d'assurer la construction, l'entretien d'ouvrages ou d'infrastructures particulières. Plusieurs groupes de travail lors des Assises ont proposé d'inscrire cette possibilité dans la loi d'orientation des mobilités.

Il ne faut pas négliger une deuxième source de consentement aux

redevances : la technique du prélèvement lui-même. Le free flow, paiement sans arrêt, permet à cet égard que l'usager paie exactement ce qu'il a utilisé de l'infrastructure. Ce type de technique peut être développé pour accroître le consensus et la compréhension de ce qu'est une redevance d'usage.

Les questions de taxation font toujours l'objet d'équilibres très subtils qui permettent leur acceptabilité. Nous devons garder en tête quelques critères importants. Tout d'abord, il faut éviter de remettre en cause l'économie des contrats de concession existants : les évolutions des taxations ou des redevances devront s'inscrire dans le cadre historique français du droit des concessions.

Deuxièmement, il faut rester dans un cadre incitatif et suffisamment souple permettant aux Etats de choisir les outils les plus appropriés à leur contexte socio-économique, les plus équilibrés pour leurs usagers et les plus vertueux pour l'environnement.

Il faut aussi des outils suffisamment simples à mettre en œuvre pour que les textes atteignent pleinement leurs objectifs.

Nicolas Méary

Je soulignerai d'abord que les conseils départementaux ont un besoin de financement. Les investissements routiers ont chuté de près de 30 % depuis 2008. Nous avons donc besoin de trouver des ressources supplémentaires affectées pour assurer l'entretien de la route, mais aussi préparer celle de demain, car je pense

(suite page 56)



« On peut construire un argumentaire sur le fait qu'il n'est pas illogique que le transport routier couvre une partie des coûts externes qu'il génère, si nous sommes capables de garantir une affectation des ressources, des redevances, à l'entretien du réseau routier. »

INTERVENTION DE CHRISTINE REVAULT D'ALLONNES-BONNEFOY



« 26 % du transport routier transeuropéen global est couvert par une redevance fondée sur la distance, soit 36 000 km d'autoroutes dans l'UE, ce qui est très insuffisant. »

Dans le secteur ferroviaire avec le quatrième «paquet» ferroviaire, comme dans le secteur routier avec ce paquet mobilité, l'évolution de la politique nationale est intrinsèquement liée au cadre réglementaire de la politique européenne.

La directive eurovignette est à l'origine destinée à éliminer les discriminations entre les opérateurs résidents et non-résidents. La révision de 2011 a introduit les deux principes pollueur-payeur et utilisateur-payeur du Livre blanc des transports dans un cadre réglementaire. La nouvelle révision de la directive, que nous avons rebaptisée euroredevance, n'aura peut-être pas un impact immédiat mais modèlera profondément l'évolution de la tarification des infrastructures routières au niveau national.

L'objectif politique de l'application des deux principes est encore loin : 26 % du transport routier transeuropéen global est couvert par une redevance fondée sur la distance, soit 36 000 km d'autoroutes dans l'UE, ce qui est très insuffisant. Seuls l'Allemagne et l'Autriche ont mis en place pour les poids lourds des redevances pour coûts externes sur leurs réseaux soumis à péages.

Pour répondre à ce défi, la révision de la directive contient plusieurs mesures ambitieuses : élargissement du champ d'application à tous les véhicules lourds, inclusion des véhicules légers, interdiction progressive des vignettes, possibilité d'introduire des redevances pour congestion, obligation de varier les redevances selon les émissions de CO₂ ou réduction des péages pour les véhicules zéro émission (VZE). Il s'agit de prendre en compte l'utilisation réelle de l'infrastructure et de mieux internaliser les impacts sociétaux des transports routiers.

Mais la Commission européenne n'est pas allée jusqu'au bout de sa logique. Premièrement, elle propose d'interdire les vignettes, mais ne garantit pas que ces systèmes soient remplacés par des redevances fondées sur la distance. Deuxièmement, elle propose d'inclure les véhicules légers, mais maintient la possibilité d'appliquer des péages d'une manière discriminatoire selon les véhicules.

Redevances pour tous les véhicules

Je propose de ne pas seulement interdire les vignettes pour les poids lourds mais de les remplacer dans un premier temps, à partir de 2024, par des redevances fondées sur la distance. Cette mesure concernera les sept Etats-membres de l'Union européenne (sans compter le Royaume-Uni) qui disposent encore de vignettes pour les poids lourds. Ma proposition ne s'oppose pas aux préconisations du rapport du Comité d'orientation (COI), qui souligne que, si l'on met en place une vignette, celle-ci ne pourra être que transitoire et limitée dans le temps.

Dans un deuxième temps, après la fin des systèmes de vignette pour les véhicules légers que je souhaite avancer à 2026, je propose d'appliquer sans discrimination les redevances à tous les véhicules. Toute redevance introduite ou maintenue à partir du 1^{er} janvier 2026 ne pourra plus s'appliquer uniquement aux véhicules lourds, mais devra s'appliquer à tous les véhicules, y compris les véhicules légers et les motos. C'est déjà le cas en France mais, dans de nombreux pays de l'Union européenne (Allemagne, Belgique, République tchèque, Autriche, Hongrie, Luxembourg, etc.) les poids lourds sont les seuls à contribuer au paiement des redevances.

L'application du principe utilisateur-payeur à tous les véhicules vise aussi à éliminer les discriminations entre les différents usagers de la route et à rééquilibrer le partage de l'entretien des infrastructures routières. C'est une proposition ambitieuse mais nécessaire si nous voulons être cohérents avec l'objectif d'éliminer les discriminations et de promouvoir le principe de l'utilisateur-payeur. Concernant l'application du principe pollueur-payeur, je propose d'introduire à partir du 1^{er} janvier 2021 une redevance pour coûts externes liée à la pollution et au bruit sur tous les tronçons routiers du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) déjà couverts par un péage. Selon la même logique, je propose qu'à partir du 1^{er} janvier 2026, ces redevances s'appliquent également à tous les véhicules.

Fléchage obligatoire

Un fléchage obligatoire des redevances pour lutter contre la dégradation des réseaux routiers et promouvoir la transition vers une mobilité durable renforcera l'acceptabilité de ces péages. Malgré toute l'opposition qu'une telle mesure peut susciter chez les ministres des Finances de l'Union européenne, je crois qu'il faut continuer à promouvoir cette idée. A part les groupes anti-européens, tous les groupes au Parlement européen sont désormais favorables à cette mesure. Nous allons nous appuyer sur ce large consensus. Je soutiens la préconisation du COI de créer à terme un opérateur public gestionnaire du réseau routier national, qui assurerait l'affectation des recettes revenant à la route.

Pour assurer la cohésion sociale et territoriale, je propose d'augmenter les niveaux d'abattements de 13 à 50 % pour les usagers fréquents, notamment dans les périphéries d'agglomérations pour permettre aux Etats de prendre en considération les facteurs socio-économiques dans les modulations de péages. Je propose également de donner plus de flexibilité aux Etats pour prendre en compte l'impact des péages sur les régions périphériques. Je reprends les propositions du rapport Chanteguet⁽¹⁾ pour inciter les Etats-membres à exonérer des tronçons routiers importants pour les régions périphériques comme la Bretagne. J'aborde aussi d'autres enjeux, comme la simplification des systèmes de majoration pour financer le report modal ou la possibilité d'introduire des redevances pour coûts externes liés aux accidents.

Sur le réseau secondaire sur lequel peut se reporter le trafic routier, je propose que les conditions de mise en œuvre des redevances soient les mêmes que sur le réseau transeuropéen soumis à des péages. Il ne s'agit pas de mettre tout le réseau secondaire dans le champ du texte mais d'offrir cette possibilité aux Etats-membres, en discussion avec les régions.

Enfin, les régions ou les autorités infranationales compétentes pourraient mettre en place des systèmes de péages. J'espère que cet amendement pourra inciter les Etats à donner plus de pouvoir aux régions en matière d'introduction des péages.

(1) Rapport d'information n°1937 sur l'écotaxe poids lourd, présenté par Jean-Paul Chanteguet, député, 14 mai 2014.

(suite de la page 54)

que la route est un moyen de transport d'avenir. Deuxièmement, il existe des modalités pour obtenir ces ressources financières. Nous partageons complètement les principes du pollueur-payeur et de l'utilisateur-payeur évoqués par Madame Revault d'Allonnes-Bonnefoy. Mais il faut distinguer entre ces deux points. En ce qui concerne le pollueur-payeur, tout le monde se rend compte de l'impact environnemental que peuvent avoir les transports. Le président Louis Nègre le rappelait, la technologie n'apporte pas une amélioration permanente. La hausse des émissions de CO₂ des voitures neuves est un signal d'alerte grave.

Pour ce qui est de l'utilisateur-payeur, l'utilisation et l'usure de la route sont très différentes selon les catégories d'usagers. Un poids lourd use beaucoup plus fortement la route qu'un véhicule léger, même s'il y a un débat d'experts entre gestionnaires de réseaux routiers départementaux sur le poids de cette usure. Est-ce vingt fois, cent fois, plus encore? Certains parlent même de dix mille fois plus... Ainsi, du point de vue du gestionnaire des infrastructures, un niveau de participation plus ou moins élevé selon les catégories de véhicules est légitime.

Troisième remarque, d'ordre politique : en France, nous sommes de « grands brûlés » de l'écotaxe, qui semblait aller dans le sens de l'histoire, et d'une meilleure prise en compte de certains principes. Nous nous sommes trompés collectivement. Je crois que cela doit nous faire penser autrement sur ce sujet. Je suis personnellement d'accord avec beaucoup des orientations proposées par Mme Revault d'Allonnes-Bonnefoy, mais avec une préoccupation première : les grands schémas idéalistes sont inutiles si nous ne sommes pas capables d'avancer de manière très concrète dans leur direction.

J'insiste sur ce point. L'important est d'avancer, mais n'imaginons pas que nous pourrions gérer de l'extérieur, même si la contribution de l'Europe sur le sujet est fondamentale, un débat national sur lequel nous avons échoué pour l'instant. Il vaut mieux avoir des approches pragmatiques à court terme.

Nous pouvons certes avoir l'ambition d'aller vers une redevance kilométrique dans la durée – mais l'imposer aux Etats par une directive européenne me paraît périlleux. Je note d'ailleurs dans la résolution de l'Assemblée nationale (voir ci-après) un certain nombre de points d'alerte sur lesquels je me retrouve complètement.



Michel Neugnot

Même si les régions ne sont pas en compétence actuellement sur le réseau routier, elles participent tout de même fortement à son financement sur leurs ressources propres, sans en avoir obligatoirement les moyens. Nous voudrions avoir une liberté de manœuvre. Nous nous demandons si nous serons contraints par un accord entre les Etats ou si nous pourrions agir directement en négociation et en responsabilité au niveau de chaque région.



Christine Revault d'Allonnes-Bonnefoy

Comme tous les Etats de l'Union européenne, la France a signé l'Accord de Paris et s'est engagée sur des objectifs chiffrés. Je suis ravie d'entendre que tout le monde ici souscrit aux deux principes utilisateur-payeur et pollueur-payeur, mais il faut les mettre concrètement en application.

La proposition faite par la Commission européenne, reprise par le Parlement européen dans un consensus politique assez large, n'est pas d'imposer dès demain, mais de fixer une trajectoire cohérente avec l'Accord de Paris. Jamais l'Union européenne n'a imposé quoi que ce soit aux Etats-membres : il y a deux co-législateurs, le Parlement et le Conseil des Etats membres. La présidence bulgare⁽¹⁾ n'est pas très allante sur les propositions de la Commission. La question des transports routiers est un enjeu très important pour son économie et elle considère que ce dossier doit être mis sous le tapis.

La situation en France est tout à fait particulière. Nous avons déjà des péages autoroutiers ; le système de l'utilisateur-payeur est déjà mis en place pour tous les véhicules. Cela a été accepté, même si il y a des améliorations à apporter, notamment sur l'affectation des recettes, la participation de chacun et la transparence dans l'affectation des recettes.

Les concessionnaires autoroutiers français ont intégré qu'il faudrait prendre en compte le principe pollueur-payeur, et ils recherchent les façons pratiques et opérationnelles de mettre en place ces redevances pour coûts externes liées au facteur de pollution des différents types de véhicules.

Le projet de révision prévoit une redevance kilométrique pour tous, y compris les VL, pour l'usage de l'infrastructure, intégrant les coûts externes. Sur le réseau secondaire, elle pourra être introduite par les Etats et les collectivités territoriales et prendre aussi en compte les coûts liés à l'accidentalité routière non couverts par les assurances. Déjà rendue possible par la directive actuelle, une redevance supplémentaire pourrait être, au titre des coûts externes, appliquée sur certaines portions du réseau autoroutier concédé. Il s'agit d'ambitions importantes à l'échelle de l'Europe. Comment résoudre le problème de leur acceptabilité ?

Nicolas Méary

Si nous nous étions pris autrement en matière d'acceptabilité de l'écotaxe, les choses auraient peut-être été plus simples... Il y a effectivement un consensus assez large sur ces principes, mais comment avancer politiquement et comment le rendre acceptable? Je n'ai pas de solution miracle, mais je ferai deux réflexions. Tout d'abord, comme l'a évoqué la ministre Elisabeth Borne, il faut que les poids lourds étrangers participent au financement. Ils ne participent pas à travers la TICPE et les entreprises ne financent pas à travers l'impôt les sociétés. Il faut prendre en compte ces leviers fiscaux. De notre point de vue français, je crois qu'il faut en effet commencer par une vignette sur les poids lourds étrangers. Deuxièmement, l'opinion publique française a évolué depuis quelques années : la pollution et nos objectifs de réduction des gaz à

effet de serre ainsi que la participation de l'utilisateur au financement des infrastructures de transports sont bien compris par l'opinion publique. La question des poids lourds français est donc plus mûre qu'il y a cinq ou six ans.

En ce qui concerne les véhicules légers, je pense que nous n'y sommes pas encore. Certaines régions de France mettent en place des aides à la mobilité destinées aux propriétaires de véhicules légers pour se rendre à leur lieu de travail. Ils vont dans le sens inverse au nom des besoins de mobilité et d'une certaine prise en compte des besoins sociaux. Je pense donc que nous ne sommes pas encore mûrs sur la question des véhicules légers en France. On peut le regretter et il faut se demander quel chemin politique permettrait de rendre cela acceptable.

L'acceptabilité doit se faire par étape. Il faut se fixer un cap clair, commencer par un système de vignettes à court terme pour les poids lourds étrangers, réfléchir aux conditions de mise en place pour l'ensemble des poids lourds et, du fait de l'usure accrue des routes, se poser dans la durée la question pour les véhicules légers.

Par ailleurs, je pense qu'il faut envisager davantage de taxations et de péages spécifiques sur certains tronçons. L'Essonne est traversée par des flux routiers importants. Sur la N20, qui est aujourd'hui gérée par le conseil départemental, on assiste à un système de déport d'un certain nombre de poids lourds qui préfèrent éviter l'A10 qui est payante. Il y aurait là une acceptabilité forte de taxation particulière pour ce type de véhicules.

Ce type d'expérimentation pourrait être une première étape vers l'acceptabilité.

Jean Le Dall

L'ensemble des problématiques a été posé par M. Méary. Les Assises de la Mobilité ont bien montré le besoin de financement



« Si la France choisit une vignette, nous ne sommes pas sûrs d'arriver au principe d'utilisateur-payeur. »

que vous soulignez pour l'ensemble des gestionnaires d'infrastructures ainsi que la nécessité de dégager une diversité de solutions de financement. Ces financements peuvent provenir de péages urbains, comme cela a été évoqué, de redevances d'utilisation sur le réseau secondaire départemental, ou de taxations spécifiques sur certains tronçons pour gérer des flux de poids lourds en les incitant à prendre un itinéraire plutôt qu'un autre ou pour lutter contre des externalités liées à la qualité de l'air. Tous ces sujets ont été abordés pendant les Assises et le projet de Loi d'orientation sur les mobilités devra désormais prendre en compte ces observations.

Sur l'aspect progressif des tarifications, le rapport du COI rappelle que la vignette à titre temporaire, à tarification temporelle et non kilométrique, peut être très utile pour apporter le complément de ressources dont nous avons besoin pour l'entretien et la maintenance des infrastructures de transport. Nous ne renonçons pas à la tarification kilométrique, mais, en attendant

que les textes européens soient finalisés et adoptés, l'Etat et les collectivités se donneraient ainsi les moyens d'obtenir des ressources complémentaires par la création d'une vignette, notamment sur les poids lourds.

Dans le cadre des travaux sur la LOM, il faudra voir comment mettre en œuvre ces propositions. Il y a un débat très important entre les partisans de la vignette et ceux qui sont favorables à une gestion par des normes des dépenses des collectivités et de l'Etat plutôt qu'en augmentant les recettes.

Christine Revault d'Allonnes-Bonnefoy

J'ai discuté avec la ministre française sur la mise en place, de manière temporaire, d'une vignette temporelle. Cela ne va pas dans le sens des objectifs de la Commission européenne. Il est en tout cas certain que cette vignette ne peut pas être uniquement desti-

née aux camions étrangers. Cette discrimination de l'origine des poids lourds est totalement interdite par les textes européens.

Concernant la fin de la vignette, nous avons un fort consensus par groupes politiques au niveau européen, mais une opposition très forte de la part des Allemands et des Autrichiens qui veulent rester sur le principe de la vignette. Ils seront attentifs: si la France choisit une vignette, nous ne sommes pas

(suite page 59)



DAMIEN PICHEREAU

« Les VUL font du transport routier de marchandises; l'Europe ne le reconnaît qu'à moitié car ils ne doivent respecter que deux des quatre critères d'accès à la profession. Les VUL doivent respecter les mêmes critères. Nous devons rester fermes sur ce point. »

Qui va payer? Le rapport que j'ai présenté à la Commission des affaires européennes demande que l'ensemble des usagers du transport routier de marchandises, y compris les véhicules utilitaires légers (VUL), soient soumis à cette taxation euroredevance. En effet, ils font du transport routier de marchandises; l'Europe ne le reconnaît qu'à moitié, car elle n'oblige les VUL qu'à respecter deux des quatre critères d'accès à la profession seulement. Ils doivent respecter les mêmes critères. Nous devons rester fermes sur ce point.

Nous devons par ailleurs réviser notre fiscalité. Cela permettra peut-être aussi d'avoir plus d'acceptabilité quant au

dispositif eurovignette. La taxe à l'essieu, que la Cour des comptes qualifie d'archaïque⁽¹⁾, pose réellement question. Concernant la tarification à la distance ou à la durée, je pense que nous devons laisser de l'autonomie aux Etats. Nous voyons bien que l'eurovignette, appliquée depuis 1999, et ses différentes révisions en 2001, 2006 et 2011, ne fonctionnent pas. Je ne suis pas certain qu'une mesure plus stricte et cloisonnée permettrait une meilleure acceptabilité, ni de la part des Etats, ni de celle des utilisateurs, notamment les poids lourds. Je pense que nous devons laisser plus d'autonomie et de liberté aux Etats, tant dans la modulation des péages que dans le choix de la distance ou de la durée. La mise en place d'un système de tarification à la durée peut être une bonne chose dans un premier temps. L'acceptabilité des tarifications à la distance n'est pas établie. C'est pourquoi j'ai proposé que les Etats gardent cette faculté de choix.

(1) Cour des comptes, rapport public annuel 2018, tome 2 chap. 7.

INTERVENTIONS DES FÉDÉRATIONS DE TRANSPORTEURS



ALINE MESPLES
« Qui est pollueur-payeur ? Ce n'est pas le transporteur, qui est prestataire de services, mais le donneur d'ordre qui choisit le mode routier. »

qu'elles sont affectées. Dans le cas du transport routier, utilisateur-payeur et pollueur-payeur sont deux notions totalement différentes. Il est logique que nous soyons utilisateurs-payeurs : quand nous empruntons les autoroutes, nous payons le péage et différentes autres taxes, comme la TICPE. Cependant, du point de vue du pollueur-payeur, sommes-nous les décideurs des transports que nous effectuons ?

Dans le cas du transport de personnes, nous répondons à des appels d'offres publics. A l'heure actuelle, ce sont les départements qui nous demandent de travailler. Demain, ce seront les régions. Qui est pollueur-payeur, dans ce cas ? Ce n'est pas le transporteur, qui est prestataire de services, mais le donneur d'ordre qui choisit le mode routier. Il en va de même pour les marchandises.

Par ailleurs, le e-commerce propose des livraisons gratuites. Qui paie ? Derrière le transport gratuit, quelqu'un paie et c'est souvent l'entreprise et le salarié qui travaille pour elle.

Enfin, il est inadmissible d'entendre dire par le COI que le remboursement de la TICPE du gazole professionnel est une niche fiscale. La mise en place d'un remboursement de TICPE a pour objectif de mettre le niveau de fiscalité du gazole professionnel dans la moyenne européenne, afin que le pavillon routier français ne disparaisse pas totalement. D'autres allègements concernent les salaires.

A ce jour, le transport routier français n'a pas d'alternative au gazole professionnel. Les transporteurs investissent dans les véhicules et les stations gaz, avec effectivement l'aide de l'Etat et des opérateurs du gaz, mais il faudra cinq à dix ans pour que les parcs évoluent significativement.

Dernière remarque, en France, chaque fois que l'on élimine un camion français, on le remplace par un camion étranger.

Mme Revault d'Allonnes-Bonnefoy, vous avez fait votre travail de rapporteure avec beaucoup d'honnêteté. Nous craignons toutefois que ce travail soit décliné en France d'une manière très particulière comme nous venons de l'entendre. La directive révisée est novatrice sur deux points. Tout d'abord, elle introduit la disparition à terme des vignettes. L'idée d'une vignette provisoire est sidérante, au moment où l'Europe choisit de supprimer les vignettes, qui sont injustes car vous payez autant, que vous fassiez 10 ou 100 km. C'est une formidable manière d'être européens !

Deuxièmement, le préambule de la directive révisée rappelle bien qu'un tiers des coûts externes sont le fait des poids lourds, mais que deux tiers sont le fait des voitures. La véritable novation est de prévoir la taxation à terme de tous les utilisateurs, notamment les voitures particulières. En matière de pollueur-payeur, avec le scandale Volkswagen, il y aurait beaucoup à dire sur les niveaux d'émission de pollution par les voitures par rapport aux poids lourds, qui sont testés en réel.

Comme d'habitude, pour des raisons politiques ou électorales – j'ai entendu dire qu'il est plus facile de taxer les poids lourds car ils ne votent pas – on refuse d'annoncer aux citoyens qui vivent déjà très mal l'augmentation de la TICPE au 1er janvier dernier, qu'à terme, les routes qui sont aujourd'hui gratuites seront tarifées. Qu'on ne se serve pas du débat sur l'Euroredevance ou l'Eurovignette pour essayer de faire une sauce franco-française sur des sujets dont nous ne sommes pas responsables.



FLORENCE BERTHELOT
« La véritable novation est de prévoir la taxation à terme de tous les utilisateurs, notamment les voitures particulières. »



YVES FARGUES
« L'utilisateur-payeur nous semble un argument complètement fallacieux. »

Je suis entièrement d'accord avec mes deux conseillers. Nous estimons qu'il est inacceptable pour les transporteurs routiers et pour la logistique en général que la route soit encore taxée. La route rapporte environ 39 Md€ de taxes et de redevances et comme ceci a été souligné, ces recettes ne sont pas fléchées vers elle.

On nous rassure le principe de l'utilisateur-payeur, mais, lorsqu'on observe les dépenses et les ressources de l'AFITF pendant sept ans, on constate que ces dernières proviennent presque toutes de la route et que leur affectation, si on inclut les transports en commun urbains, vont à plus de 50 % au ferroviaire, pour lequel les fantasmes de report continuent d'exister après je ne sais combien de décennies d'échecs.

Comment l'expliquer, au nom du principe utilisateur-payeur, alors que ce mode transporte moins de 10 % du fret et 11 % des voyageurs-kilomètres ? Comment peut-on accepter qu'un utilisateur du RER paie 25 % du coût du transport qu'il utilise tous les matins ?

L'utilisateur-payeur nous semble un argument complètement fallacieux : nous le refusons et je répète qu'il y a zéro acceptabilité par le transport routier d'une taxation supplémentaire, tant que n'aura pas été prouvé que ce que paie la route est affecté à la route et ne disparaît pas au profit d'autres modes.

(suite de la page 57)

sûrs d'arriver au principe d'utilisateur-payeur. Nous ne proposons pas une taxe, mais une redevance. C'est pour cela que nous pouvons affecter et flécher les recettes : c'est très important. Il y aura, là aussi, une bataille avec le Conseil des Etats-membres pour s'assurer que les recettes soient dirigées à la fois sur la question des infrastructures routières, mais aussi sur l'ensemble des questions de mobilité, notamment le report modal.

Nous n'allons pas mettre des redevances sur toutes les routes de France, mais l'idée est de maintenir celles qui existent déjà sur le réseau autoroutier et de l'étendre à certains tronçons de route, qui ne sont aujourd'hui pas dans le RTE-T, mais qui sont utilisées pour des contournements. Nous devons être pragmatiques dans la mise en œuvre de nos principes.

Dans certains pays de l'Union européenne où les véhicules légers ne sont pas soumis à péage, le péage pour tous paraît scandaleux. Un principe d'égalité doit être posé. Il n'y a pas de raison que l'on paie l'usage de l'infrastructure lorsqu'on prend le train, et pas lorsqu'on prend la route.

Michel Neugnot

Je constate que l'acceptabilité est très difficile à faire passer. Pour autant, notre problématique est celle du financement de l'ensemble de nos réseaux. Le réseau ferré est dans un état très délicat. La diminution de sa fiabilité amène dans certains cas à sa fermeture et au report modal sur d'autres moyens de transport.

La révision de la directive préconise aussi un fléchage des recettes supplémentaires des redevances routières d'une part vers l'entretien et la réhabilitation du réseau routier, d'autre part vers les autres modes de transport, collectifs en particulier à travers la redevance pour coût externes. Cette position a suscité une quasi-unanimité de la part des députés européens mais elle

entre en conflit avec celle des Etats, en France en particulier. Pourtant, le sujet principal aujourd'hui est celui de l'entretien d'un réseau routier qui se dégrade. Comment y parvenir et répartir les nouvelles ressources ?



« Dans la durée, la redevance kilométrique pour chacun - pas seulement pour les poids lourds - sera la plus pertinente, mais elle reste compliquée à mettre en place à court terme. »

Nicolas Méary

Tout d'abord, comme je l'ai rappelé, nous avons besoin d'argent pour financer les investissements routiers. En matière de fléchage, je considère bien sûr qu'il faut qu'une part des ressources fiscales, financières, soit affectée à la route, par l'intermédiaire éventuel d'une autorité nationale. C'est la position générale de principe que les départements sont nombreux à partager.

Sur la question des investissements réalisés, qu'il n'y ait pas d'ambiguïté : un département comme l'Essonne investit 50 millions d'euros par an pour la route. Il s'agit de montants extrême-



ment importants par rapport aux ressources fiscales qui lui sont reversées.

Sur la question du principe pollueur-payeur, je crois en effet qu'il doit être renforcé. Le coût complet du transport doit comptabiliser un certain nombre d'externalités négatives. Au final, ce sont effectivement l'utilisateur, le client donneur d'ordres, les pouvoirs publics, qui vont devoir financer davantage.

J'entends qu'il y a un débat sur la légitimité du principe de l'utilisateur-payeur. L'enjeu n'est pas d'être dans une logique uniquement négative sur la route. Il faut assumer ce principe, selon lequel nous ne sommes pas simplement pénalisés parce que nous générons des gaz à effet de serre, mais parce que nous utilisons une infrastructure. Je pense que c'est un principe sain. Par ailleurs, avec l'autorisation des camions à cinq essieux, l'usure des routes est encore renforcée : cela doit être pris en compte.

Enfin, je suis absolument convaincu que, dans ce domaine, « le mieux est l'ennemi du bien ». Dans la durée, la redevance kilométrique pour chacun - pas seulement pour les poids lourds - sera la plus pertinente, mais elle reste compliquée à mettre en place à court terme. Des solutions transitoires pragmatiques ne sont donc pas à négliger. Nous sommes partants pour des expérimentations.

Michel Neugnot

Il est vrai qu'une partie des financements, venant notamment de la TICPE, n'est pas redistribuée ni fléchée directement vers les transports. Le problème de l'affectation est que l'argent est fongible et qu'on apprécie globalement les choses. D'une région à l'autre, les activités sont totalement différentes. Au niveau des régions, nous souhaitons que la liberté donnée aux Etats de pouvoir flécher permette à chaque région de s'adapter à sa propre réalité. Une région frontalière n'a pas les mêmes considérations qu'une région du « bout de la terre ». Le report modal sur l'eau en Bretagne est tout de même limité...

Jean Le Dall

Je rappelle que le contrat de concession prévoit que les péages perçus sur les autoroutes françaises servent à l'entretien de l'infrastructure. D'autres ressources viennent du réseau concédé, la redevance domaniale qui représente près de 380 M€ et ou la taxe d'aménagement du territoire (TAT) qui représente près de 600 M€. Ces ressources vont à 80% à l'AFITF. Il existe donc des mécanismes prévoyant une affectation directe de l'ensemble des redevances ou taxes perçues pour l'entretien des infrastructures de transport.



« 20% des ponts du réseau routier national devront subir d'ici dix ans une rénovation complète, notamment les ouvrages en béton précontraint. Il est très important de continuer à maintenir un flux régulier de ressources pour l'entretien du réseau et notamment du réseau routier national. »

La problématique est un peu celle des conservateurs anglais : « *I want my money back* ». Les transporteurs et les fédérations se sont exprimés et souhaitent qu'une part plus importante des ressources prélevées sur la route aille à l'entretien des infrastructures routières. Ce sujet a été abordé par le COI, un audit du réseau routier national et plusieurs initiatives ont permis de mesurer l'état du réseau national, hors réseaux concédés, comme l'Observatoire de la route, animé par l'IDRRIM, dont les données peuvent être consultées en ligne.

L'audit mené dans le cadre du COI montre, comme le souligne M. Méary, que les gestionnaires des routes ont besoin de ressources financières pour améliorer la qualité et l'entretien de leurs réseaux. Par exemple, 20% des ponts du réseau routier national devront subir d'ici dix ans une rénovation complète, notamment les ouvrages en béton précontraint. Il est très important de continuer à maintenir un flux régulier de ressources pour l'entretien du réseau et notamment du réseau routier national, comme nous l'avons fait pour les tunnels, sous peine que sa disponibilité soit fortement perturbée dans les années à venir. Cependant, des arbi-

QUESTIONS - RÉPONSES

Aline Mesples



Je suis assez satisfaite que l'on termine sur le lien important entre les questions liées au Paquet mobilité, à la concurrence et au dumping social, d'une part, et le financement des infrastructures, d'autre part. En Europe, certains pavillons routiers paient davantage pour la taxation routière qu'ils ne paient leurs salariés. Il ne faut jamais l'oublier. La variable d'ajustement de tous les systèmes de transports européens est le salarié, ses conditions de travail et son salaire. C'est notre problème principal.

«Les Polonais paient leurs routes. Paient-ils leurs salariés? Là est la question.»

La question de l'acceptabilité se pose aussi face au dumping social des pavillons est-européens et de la péninsule ibérique que nous subissons, ainsi qu'à notre incapacité à figurer dans la compétitivité européenne. Dans une Europe des transports totalement sauvages et libéralisés, pour les pays qui paient le mieux

leurs salariés, la taxation des routes est financièrement insupportable. Pour les pays qui ne paient pas les salariés, elle est tout à fait acceptable, car payer les taxes routières permet aussi d'obtenir une certaine visibilité et virginité vis-à-vis de l'Europe. Les Polonais paient leurs routes. Paient-ils leurs salariés? Là est la question.

Martin Koning,



chercheur à l'IFSTTAR

J'ai à la fois une question et un regret. Nous avons évidemment beaucoup parlé des routes. Mais les transports et la mobilité sont multimodaux. Je voudrais savoir ce qu'il en est de l'application de ces directives à d'autres modes de transport. En effet, du point de vue du pollueur-payeur, si l'on partait du principe que le mode ferroviaire est meilleur, il se retrouverait avec des taxes inférieures. En valeur relative, cela ne changerait pas grand-chose, sauf éventuellement à défavoriser l'utilisation de trains qui ne sont quasiment pas remplis. A-t-on songé à cela? Deuxièmement, je participe parfois à des réflexions autour de la stra-

tégie nationale bas carbone et à chaque fois se pose la question du secteur aérien. La ministre souhaite favoriser la mobilité du quotidien. Or, on a l'impression que ce sont les consommateurs ou les usagers du quotidien qui vont payer. Dans l'Union européenne, nous consommons certes, via les flux de poids lourds, ce qui provient de pays voisins, nous pouvons prendre le Thalys, l'Eurostar... mais les usagers européens prennent surtout l'avion. Cela semble complètement occulté de votre réflexion.

Christophe Boutin,



directeur général de l'Association des sociétés françaises d'autoroutes (ASFA)

Nous avons beaucoup parlé des réseaux autoroutiers. Mais les autoroutes internalisent déjà l'essentiel de leurs coûts par le péage, qui est une redevance d'infrastructure. Or, le bilan total des transports sur autoroute, pour les véhicules légers comme pour les poids lourds, montre une couverture des coûts globaux par le péage et les autres charges de type TICPE, très supérieure aux coûts du transport

y compris en internalisant la congestion.

Damien Pichereau



Il faut prendre en compte l'acceptabilité des usagers, mais également celle des Etats-membres.

Si on laisse le choix du mode de tarification aux Etats membres (distance ou durée), on peut demander que chacun mette en place un système de tarification des infrastructures.

Avec le principe de subsidiarité, c'est à chaque Etat de gérer le fléchage des ressources.

Il en va de même en termes d'affectation des ressources. Avec le principe de subsidiarité c'est à chaque Etat de gérer le fléchage des ressources. Je suis évidemment favorable à ce que les ressources aillent au transport terrestre; le contrôle par une agence européenne du transport terrestre sera une bonne chose. Ensuite, c'est à chaque Etat membre de définir si ces ressources vont à l'AFITF, aux régions... La LOM offrira d'ici peu l'occasion d'en discuter à l'Assemblée et au Sénat et de revenir vers vous.



trages pour le financement de l'AFITF sont rendus tous les ans dans la loi de Finances car la politique de transport inclut le ferroviaire, le routier et le fluvial.

Christine Revault d'Allonnes-Bonnefoy

La question du fléchage va être une grande bataille. Même s'il n'y a pas encore de prise de position française, beaucoup de ministres des Transports européens sont favorables au fléchage des recettes et beaucoup de ministres des Finances – c'est un problème récurrent à l'échelle européenne – voudraient continuer à les utiliser librement. Il faut tenir bon sur cette demande de fléchage portée par la Commission et le Parlement, et toujours contestée par le Conseil des Etats-membres.

Le fléchage est aussi un moyen de transparence nécessaire pour mettre en application ce principe pour tous les utilisateurs de la route et tenir compte des situations de pollution de tous les véhicules. Les usagers doivent savoir où va l'argent.

Louis Nègre

Le rapport du COI dit clairement que la soutenabilité passe par l'acceptabilité sociale. Celle-ci nécessite de la transparence dans l'affectation des recettes du transport aux dépenses d'infrastructures. Faut-il absolument de nouvelles taxes ou redevances alors que nos prélèvements obligatoires sont déjà si élevés? Je suis favorable à un redéploiement des recettes de l'Etat vers l'entretien de notre réseau routier.

La commission des comptes des transports de la nation pourrait servir de « juge de paix » à ce débat, avec une instance ouverte dans laquelle l'ensemble des participants réfléchirait à l'affectation de l'argent. Je suggère que TDIE appuie et porte cette proposition.

Les redevances seront fondées sur la distance parcourue et le niveau de « propreté » des véhicules (normes Euro), ainsi que sur une assiette élargie aux véhicules utilitaires et particuliers, ainsi qu'aux bus (et aux 2RM). Des abattements sont prévus, en particulier pour les « navetteurs ». Une autorité indépendante européenne contrôlera tout cela. Cette politique vous semble-t-elle cohérente ?

Christine Revault d'Allonnes-Bonnefoy

C'est une question de cohérence et de transparence : il faut une autorité de contrôle.

Il existe déjà des autorités nationales, comme l'ARAFER en France, il faut qu'elles existent dans tous les pays de l'Union européenne. Une agence européenne des transports terrestres permettrait de superviser l'ensemble et de s'assurer que la réglementation européenne est correctement appliquée. Nous connaissons bien ce système dans le ferroviaire avec l'Agence ferroviaire européenne, qui s'appuie sur les agences ferroviaires nationales. Il fonctionne bien. Une agence européenne permettra notamment de contrôler l'affectation des recettes. Nous nous battons pour elle avec la FNTR. Cette demande est très forte et fait consensus en France : il faut s'appuyer dessus.

Jean Le Dall

Une agence européenne des transports routiers aurait d'abord à s'occuper de la gestion la profession, des conditions de travail, etc. Le sujet de la tarification est déjà particulièrement encadré en France, non seulement par les règles de la concurrence, mais par la création de l'Arafer et l'extension de ses pouvoirs à l'ensemble des tarifications autoroutières. Les dispositions législatives sont donc déjà assez contraignantes. Pour créer un adossement sur un

itinéraire autoroutier, il faut une autorisation du Parlement. Il faudrait voir dans quelle mesure cette agence européenne des transports routiers – je ne parle pas de l'aspect professionnel mais uniquement de l'aspect tarification – pourrait s'articuler avec les dispositions du droit français. Cela mériterait une expertise plus importante.

Michel Neugnot

Je partage totalement ce qui a été dit. Tout le démontre, nous arrivons au bout d'un système. De rencontre en rencontre, nous constatons un double problème : le financement des infrastructures et l'intermodalité. Comment les traiter ? Comment favoriser un transport plus vertueux aux niveaux environnemental et social ? Une fois de plus, si nous n'avons pas de visibilité sur ces actions, si nous n'avons pas la capacité d'expliquer ce que nous faisons région par région, nous serons dans l'incompréhension la plus totale, qui ressort déjà dans tous les débats menés sur les financements.

Nicolas Méary

La question clé reste de savoir comment on avance à court terme



de manière concrète pour prendre en compte les principes pollueur-payeur et utilisateur-payeur. On n'a pas besoin d'attendre le schéma parfait pour avancer !

(1) A la tête du Conseil européen jusqu'en juillet 2018.



CONCLUSION DE PHILIPPE DURON

«La leçon de l'écotaxe doit être retenue par les décideurs publics. L'affectation, le fléchage sont nécessaires. Affecte-t-on la totalité des ressources de la route à la route ? Affecte-t-on une partie de ces recettes à la route et une autre à la mobilité, aux transports ?»

Quelques mois après l'abandon définitif de l'écotaxe, nous savions que la question de la tarification des infrastructures susciterait de l'intérêt ! La route est le mode de transport archi-dominant. Il ne s'agit pas de porter un jugement sur ce point, c'est un constat. La route et les autoroutes apportent la totalité des recettes de l'AFITF. Cela ne signifie pas que la totalité des financements de la route vient de la route : les départements et les communes financent très largement le réseau routier, par la fiscalité directe que paient les contribuables communaux et départementaux.

La route a besoin de crédits d'investissement et d'entretien. Les autoroutes ont aujourd'hui complètement assumé leurs dépenses d'entretien, internalisé un certain nombre de coûts. Elles apparaissent même sur-entretenu par rapport aux autres réseaux. En revanche, le réseau des autoroutes nationales non concédées a été fragilisé ces dernières années. Il faut être vigilant sur les chaussées et les ouvrages, pour des raisons de qualité de service et de sécurité.

Oui, la route génère des externalités négatives et doit les payer. Demain, avec les problématiques environnementales et de lutte contre le réchauffement climatique, il faudra largement participer à la décarbonation de la route si nous souhaitons qu'elle reste complètement acceptable.

Quelle assiette pour cette redevance ? Doit-elle porter sur le seul RTE-T,

ou bien sur le RTE-T et une partie du réseau secondaire où existent des transferts de trafic ? Plusieurs régions demandent ainsi la possibilité d'établir une taxation des poids lourds sur leur territoire. Si les poids lourds ont l'effet le plus abrasif sur le réseau, le trafic poids lourd pollue moins que le trafic des véhicules légers. Comment peut-on taxer, et donc identifier, les VUL qui font du transport ?

La taxation et la tarification de la route ont atteint les limites de l'acceptabilité de la part des professionnels comme des particuliers. Les professionnels de la route qui sont intervenus ce matin ont été clairs. Il faudra donc beaucoup de pédagogie pour légitimer une nouvelle contribution de la route aux dépenses de mobilité. La leçon de l'écotaxe doit être retenue par les décideurs publics. L'affectation, le fléchage sont nécessaires. Affecte-t-on la totalité des ressources de la route à la route ? Affecte-t-on une partie de ces recettes à la route et une autre à la mobilité, aux transports ? L'ancien président de l'AFITF aurait tendance à dire qu'il faut faire une répartition à la fois équitable, qui permette de financer la route au meilleur niveau, tout en faisant en sorte que les modes alternatifs et complémentaires à la route puissent également se développer dans de bonnes conditions.

Le député Damien Pichereau nous a dit qu'il fallait être pragmatique et faire en sorte de laisser à chaque Etat la possibilité de s'adapter. Il ne serait donc pas complètement illégitime de réaffecter 2, 3 ou 4 centimes de TICPE vers les transports ; ce serait de mon point de vue la façon la plus rapide, la moins coûteuse et la plus efficace de le faire. Mais j'ai cru comprendre que les 12 centimes qui ont été votés dans le budget 2018 ont déjà été affectés par Bercy à d'autres usages...

Le COI a proposé une vignette d'usage pour répondre à l'appel de la ministre en charge des transports, qui souhaitait taxer les poids lourds étrangers. Nous ne pouvons pas le faire sans taxer la totalité des poids lourds qui circulent sur le réseau. La vignette est donc une façon à la fois équitable et plus prévisible pour les transporteurs qu'une redevance kilométrique. C'est aussi peut être une propédeutique pour arriver dans quelques années à la redevance kilométrique, proportionnelle à l'usage de l'infrastructure, si le conseil des Etats-membres adopte les propositions de Christine Revault d'Allonnes-Bonnefoy. ■