



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'ÉNERGIE

Participation du transport routier au financement des infrastructures

Rapport final

Rapport n° 010144-01
établi par

Michel PINET et Marc D'AUBREBY

Juin 2015



Fiche qualité

La mission du CGEDD qui a donné lieu à la rédaction du présent rapport a été conduite conformément au dispositif qualité du Conseil⁽¹⁾.

Rapport CGEDD n° 010144-01	Date du rapport : Juin 2015
Titre : Participation du transport routier au financement des infrastructures	
Sous-titre du rapport :	
Commanditaire(s) : Mme Segolène ROYAL et M Alain VIDALIES	Date de la commande : 23 décembre 2014
Auteur(e)s du rapport (CGEDD) : Michel PINET et Marc d'AUBREBY	
Coordonnateur(trice) : Michel PINET	
Superviseur(euse) : Jean-Paul OURLIAC	
Relecteur(trice) :	
Nombre de pages du rapport (sans les annexes) : 30	

(1) Guide méthodologique s'appliquant aux missions confiées au CGEDD

http://webissimo.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/007204-02_guide_methodologique_cgedd_2012_05_04_cle2e6cae.pdf

Les rapporteurs attestent que l'impartialité d'aucun d'entre eux n'a été mise en cause par des intérêts particuliers ou par des éléments de ses activités passées ou présentes.

Sommaire

Financement des infrastructures et transport routier.....	1
Résumé.....	3
Introduction.....	5
1. Les infrastructures routières et les contributions des usagers.....	7
1.1. Les caractéristiques du réseau routier français.....	7
1.2. Les coûts du réseau routier français.....	8
1.3. Les contributions des usagers du réseau routier.....	8
1.3.1. <i>Les taxes spécifiques</i>	8
1.3.2. <i>La taxe sur les carburants</i>	9
1.3.3. <i>Les coûts externes</i>	9
2. La TICPE sur le gazole.....	11
2.1. Les caractéristiques de la TICPE sur le gazole routier.....	11
2.2. Les accises dans les pays frontaliers.....	12
2.3. Comparaison du prix du gazole en France avec les pays frontaliers.....	13
2.4. Estimation des achats de gazole par les poids lourds étrangers.....	15
2.5. L'effet de l'augmentation de l'accise gazole française en janvier 2015.....	16
3. Le financement des infrastructures routières en Allemagne, en Belgique, aux Pays-Bas, au Royaume-Uni, en Italie et en Autriche.....	18
3.1. Allemagne.....	18
3.2. Autriche.....	18
3.3. Belgique.....	19
3.4. Italie.....	19
3.5. Pays-Bas.....	19
3.6. Royaume-Uni.....	19
3.7. Synthèse.....	20
4. La vignette poids lourds.....	21
4.1. Caractéristiques d'une vignette poids lourds.....	21
4.2. Les aspects juridiques européens.....	22
4.2.1. <i>Le cumul droit d'usage et péages autoroutiers</i>	22
4.2.2. <i>Le bénéfice du tarif annuel pour les seuls poids lourds français</i>	23
4.2.3. <i>Autres aspects européens</i>	23
4.3. Le réseau.....	24
4.3.1. <i>Variante 1 : réseau routier national hors autoroutes concédées</i>	24
4.3.2. <i>Variante 2 : réseau routier national hors autoroutes concédées étendu aux routes départementales</i>	25
4.4. Les recettes estimées.....	25
4.5. La gestion d'un système de vignette.....	27
4.6. La répercussion.....	28

Conclusion.....	29
Annexes.....	31
1. Lettre de mission.....	32
2. Liste des participants au groupe de travail.....	34
3. Étude de la Direction Générale du Trésor sur le financement des infrastructures.....	35
ALLEMAGNE.....	37
AUTRICHE.....	43
BELGIQUE.....	48
ITALIE.....	53
PAYS-BAS.....	64
ROYAUME-UNI.....	73
4. Note du CEREMA sur les recettes de la vignette.....	79
5. Document du groupe de travail sur le financement des infrastructures.....	83
6. Glossaire des sigles et acronymes.....	92

Résumé

Ce rapport de mission a servi de support au groupe de travail constitué par la Ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie et le Secrétaire d'État aux transports et réunissant les professionnels du transport routier de marchandises et les chargeurs, afin d'examiner la contribution du transport routier de marchandises au financement des infrastructures de transport.

Le rapport a rappelé les caractéristiques du réseau routier français, les financements mis en place pour la gestion et les investissements de ce réseau par l'État et les collectivités locales, les contributions des différents usagers et les coûts externes afférents à l'usage du réseau.

Le rapport a ensuite examiné le prix du gazole en France en 2014 et début 2015 et a comparé l'accise gazole pour le transport routier de marchandises avec les huit pays frontaliers situés dans l'Union Européenne. La mission a constaté que ce prix du gazole hors taxes et hors accises est plus faible en France que dans les pays européens voisins. Après la prise en compte des accises applicables au transport routier et l'augmentation de 4€/hl de l'accise au 1 janvier 2015, ce prix reste toujours un des moins chers, seul le Luxembourg et l'Espagne ayant des prix plus faibles sur la période examinée.

La mission a mis en évidence que la majorité des poids lourds étrangers qui circulent en France ne s'approvisionnent pas en carburant en France. La mission estime ainsi qu'un peu moins d'un quart des consommations effectuées par ces poids lourds étrangers a fait l'objet d'un achat de carburant en France. Depuis 2008, cette part a augmenté significativement. La mission a mis ainsi au point une méthodologie permettant de suivre cette part.

La mission a analysé le différentiel de prix avec les pays voisins suite à l'augmentation de 4€/hl du gazole pour le transport routier, cette évolution laisse à penser que la part des consommations achetées en France par les poids lourds étrangers ne devrait pas évoluer significativement en 2015. Ce point ne pourra être vérifié qu'en 2016 lorsque les statistiques douanières seront disponibles pour l'ensemble de l'année 2015.

Concernant la possible instauration d'une vignette sur une partie du réseau routier français, la mission a considéré qu'une telle mise en place était juridiquement possible au regard des règles européennes à la condition que le système de collecte soit simple et qu'il n'y ait aucune discrimination des poids lourds étrangers.

Des simulations de recette pour une vignette annuelle de 500€ appliquée à l'ensemble du réseau routier national et départemental hors autoroutes concédées ont permis d'estimer qu'une telle vignette dégagerait une recette brute de 350 M€ dont 95 M€ supportée par les poids lourds étrangers, recette devant vraisemblablement partagée avec les collectivités locales. Un autre tarif pour la vignette donnerait des recettes proportionnelles.

Concernant les coûts de gestion d'une vignette, ils peuvent être estimés en toute première approximation à 40/50 M€ par an y compris l'amortissement des nouveaux logiciels nécessaires.

Enfin, le remplacement de l'augmentation de 4€/hl du gazole pour le transport routier de marchandises par une vignette annuelle à 500€ devrait créer à son démarrage une charge nette pour les transporteurs français. En effet, la baisse de l'accise devrait être répercutée mécaniquement via le système d'indexation des contrats de transports sur les coûts du carburant alors que la vignette ne le serait que très progressivement et sans doute très partiellement.

Introduction

Suite à la suspension « sine die » du péage de transit pour les poids lourds circulant sur le réseau routier français annoncée le 9 octobre 2014, la Ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie et le Secrétaire d'État aux transports ont constitué un groupe de travail réunissant les professionnels du transport routier de marchandises et les chargeurs, afin d'examiner la contribution du transport routier de marchandises au financement des infrastructures de transport. L'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France (AFITF) devait en effet bénéficier des recettes nettes de ce péage de transit qui devaient atteindre en régime annuel environ 350 M€. Les ministres ont demandé au CGEDD une mission d'appui et d'expertise sur le financement des infrastructures afin de nourrir les discussions du groupe de travail.

Le Secrétaire d'État aux transports, lors d'une première réunion de ce groupe de travail le 16 octobre 2014, a annoncé qu'un amendement au projet de loi de finances pour 2015 (PLF 2015) serait déposé afin de constituer un financement pour l'AFITF à hauteur de 332 M€, de l'ordre de grandeur du manque à gagner pour cette agence de la suspension du péage de transit.

La disposition adoptée dans la loi de finances 2015 prévoit une augmentation de l'accise gazole supportée par le transport routier de marchandises de 4€/hl (soit 4 centimes d'euro par litre)¹. Le Secrétaire d'État a précisé que ce financement par la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) visait à couvrir l'année 2015. Il a également indiqué que le groupe de travail devrait analyser si d'autres moyens de financement de l'AFITF, par une contribution assise sur le transport routier de marchandises, pourraient procurer, à compter de 2016, une recette nette annuelle de l'ordre de 330M€ à 350 M€.

Conformément à la lettre de mission signée par les ministres et à l'évolution des discussions au sein du groupe de travail et, en accord avec le cabinet du Secrétaire d'État, la mission du CGEDD a été orientée sur quatre axes :

- le rappel d'une part des coûts d'entretien, d'investissements et des principaux coûts externes liés au réseau routier français et d'autre part des principales contributions spécifiques sous forme de taxes ou redevances des transporteurs routiers au financement des infrastructures ;
- l'évolution de la part de la TICPE acquittée par les transporteurs étrangers circulant sur le réseau routier français ;
- l'analyse des aspects juridiques, financiers et des modalités de gestion d'un éventuel droit d'usage du réseau routier français non concédé pour les poids lourds. Ce droit d'usage sera désigné par « vignette poids lourds » dans la suite du rapport ;
- un parangonnage sur le mode de financement des infrastructures routières sur six pays européens à savoir l'Allemagne, la Belgique, les Pays-Bas, le Royaume-Uni, l'Italie et l'Autriche.

¹ Techniquement, il s'agit d'une augmentation du plancher du niveau de remboursement de l'accise gazole aux transporteurs routiers. Ce mécanisme sera décrit en détail dans la partie du rapport consacrée à la taxe intérieure sur la consommation de produits énergétiques (TICPE)

La plupart des informations contenues dans ce rapport a fait l'objet d'une présentation en présence des professionnels du transport routier et des chargeurs lors des réunions du groupe de travail sur le financement des infrastructures (16 et 18 novembre, 2 et 3 décembre 2014, 19 et 20 mars 2015). Un document de travail résumant les discussions au sein de ce groupe de travail a été élaboré et a fait l'objet d'un accord des participants. Il est inclus en annexe de ce rapport.

1. Les infrastructures routières et les contributions des usagers

L'objet de cette partie est de rappeler les principales données concernant le réseau routier français et les taxes ou ressources assimilées en provenance du transport routier. Des analyses plus spécifiques seront effectuées dans les autres parties sur les points spécifiques demandés à la mission. Des données et des analyses générales plus complètes sur les transports et portant sur des périodes plus longues sont disponibles dans les rapports annuels de la Commission des comptes des transports de la Nation.

1.1. Les caractéristiques du réseau routier français

Le réseau routier en France métropolitaine compte 1 060 000 km de routes et d'autoroutes se répartissant entre autoroutes, routes nationales, départementales et voies communales². Le réseau routier national, propriété de l'État comporte 8 578 km d'autoroutes concédées et gérées par 18 sociétés concessionnaires (14 sociétés privées et 4 publiques³) et 12 570 km d'autres autoroutes et routes nationales.

La circulation routière sur le réseau français atteint 567 Md de véhicules.km (vkm) en 2013. Par types de véhicules, ce trafic se répartit entre 428,5 Md vkm de VL, 27,1 Md vkm de PL et 3,6 Md vkm de bus et cars. Les poids lourds étrangers représentent un trafic estimé à 8 Md vkm soit 29,5 % du trafic poids lourds total.

Par types d'infrastructures, la répartition de ce trafic de 567 Md vkm est 169,5 Md vkm sur autoroutes et voies rapides assimilées (dont 85 Md vkm sur le réseau concédé), 22,4 v.km sur les autres routes nationales et 375,9 Md vkm sur les routes et voies départementales et communales.

Cette répartition est résumée dans le tableau suivant :

	Linéaire (milliers de km)	%	Trafic (en Md vkm)	%
Autoroutes concédées du réseau routier national	8,58	0,8 %	85	15,0 %
Autres autoroutes et routes du réseau routier national	12,57	1,2 %	106,9	18,8 %
Réseaux départementaux et communaux	1039	98,0 %	375,9	66,2 %
Total	1060	100 %	567,8	100 %

² La répartition est disponible sur le site de l'INSEE : http://www.insee.fr/fr/themes/tableau.asp?reg_id=99&ref_id=t_5101R

³ La liste des sociétés et les réseaux correspondants sont disponibles sur le site du MEDDE : http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Reseau_des_societes_concessionnaires_d_autoroutestitre_centre.pdf

Parmi les sociétés privées, 9 sont regroupées au sein de trois groupes (Vinci, Sanef, APRR).

1.2. Les coûts du réseau routier français

Sur le réseau routier national, les montants affectés à l'exploitation et au fonctionnement étaient de 1,2 Md€ en 2013. Pour les investissements, les montants dépensés sont de 1,01 Md€ en 2013, ils sont en baisse de 0,1 % entre 2012 et 2013 et de 4,8 % entre 2011 et 2012 respectivement. Ces montants sont les sommes effectivement déboursées l'année 2013 et qui correspondent donc principalement à des projets débutés les années antérieures. La direction des infrastructures de transports (DIT) a indiqué à la mission que cette tendance à la baisse des sommes déboursées allait se poursuivre dans les prochaines années en raison de la diminution des opérations lancées sur le réseau routier national et de la réduction de sa longueur suite aux transferts aux collectivités locales.

Pour les réseaux gérés par les collectivités locales⁴, les montants affectés à l'exploitation et au fonctionnement sont de 5,22 Md€ en 2013 et pour l'investissement de 8,79 Md€ en 2013. Les montants pour l'investissement sont en hausse de 3,5 % entre 2012 et 2013 et de 2,1 % entre 2011 et 2012 respectivement.

1.3. Les contributions des usagers du réseau routier

Dans cette partie, la mission a rassemblé les données disponibles sur les coûts supportés par les usagers, sur les contributions à caractère fiscal ou parafiscal qu'ils supportent et sur les coûts externes liés à l'usage du réseau routier. Les taxes et impôts horizontaux - l'impôt sur le revenu, la taxe sur la valeur ajoutée et les taxes foncières pour les particuliers ou l'impôt sur les sociétés et la cotisation sur la valeur ajoutée (CVAE) - qui ne sont pas spécifiques au secteur routier ne sont pas mentionnés dans ce rapport.

1.3.1. Les taxes spécifiques

La mission a identifié les six taxes suivantes comme spécifiques aux usagers du réseau routier :

- la taxe à l'essieu pour le transport routier qui n'est pas affectée et finance le budget général État⁵ : 171 M€ en 2013. Le taux minimum de cette taxe est harmonisé au niveau européen par la directive dite Eurovignette⁶. Les taux français sont très proches des minima communautaires ;
- la taxe sur les contrats d'assurance pour les véhicules de moins de 3,5t de PTAC au taux de 18 % qui est affectée aux départements : 1 051 M€ en 2013⁷ ;

⁴ Il s'agit des dépenses de voiries des départements, des communes et des autres organismes administration locale.

⁵ <http://www.douane.gouv.fr/articles/a10963-taxe-speciale-sur-certains-vehicules-routiers-tsvr-ou-taxe-a-l-essieu>

⁶ La directive « Eurovignette » est la directive 1999/62/CE du Parlement Européen et du Conseil modifiée à quatre reprises par les directives 2006/38/CE, 2006/103/CE, 2001/76/UE et 2013/22/UE. Elle encadre dans son chapitre 1 (article 3 à article 6) les taxes pour les véhicules de plus de 12t sous forme de taux minimum en fonction du PTAC et du nombre d'essieux.

⁷ <http://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do?idArticle=LEGIARTI000024577022&cidTexte=LEGITEXT000006069577&categorieLien=id&dateTexte=20111001>

- la taxe sur les véhicules de sociétés non affectée qui finance le budget général⁸ : 876 M€ en 2013 ;
- les taxes d'immatriculation (« cartes grises ») qui sont dues lors de l'immatriculation du véhicule et qui financent le budget général des régions : 2,039 Md€ en 2013 ;
- une taxe d'aménagement du territoire assise sur le nombre de kilomètres parcourus sur les autoroutes concédées qui est affectée à l'AFITF⁹ : 538 M€ en 2013 ;
- une redevance domaniale acquittée par les sociétés concessionnaires d'autoroutes pour l'occupation du domaine public qui est affectée à l'AFITF : 300 M€ en 2013.

Les deux dernières taxes, collectées auprès des sociétés d'autoroutes, sont incluses dans les péages autoroutiers.

1.3.2. La taxe sur les carburants

La taxe sur les carburants est constituée par la taxe intérieure de consommation des produits énergétiques assise sur les combustibles pétroliers (TICPE). Le montant total de TICPE perçue est de 24,3 Md€ en 2013 (contre 24,1 Md€ en 2012). Les carburants routiers en représentaient l'essentiel : 23,3 Md€ se répartissant en 17,7 Md€ pour le gazole et 5,6 Md€ pour les supercarburants.

1.3.3. Les coûts externes

Les coûts externes des transports routiers ont fait l'objet d'une évaluation dans le cadre du rapport publié en septembre 2013 par le Commissariat général à la stratégie et à la prospective et intitulé « *L'évaluation socio-économique des investissements publics* ». Ce rapport est appelé « rapport Quinet » car élaboré par un groupe de travail présidé par Emile Quinet. S'appuyant sur ce rapport, la mission a pu projeter une estimation des coûts liés à la pollution et au bruit pour le transport routier.

Concernant la pollution pour le transport routier de marchandises, il a été estimé, en Euro valeur 2010 pour 100 véhicule km, dans le rapport Quinet à 17,7 € en zone urbaine « normale »¹⁰ ; à 9,4 € pour une zone urbaine diffuse¹¹ ; et à 6,4 € pour l'interurbain. Au-delà de ces chiffres, il est plus difficile de parvenir sans études complémentaires à un coût externe moyen de la pollution liée au trafic des poids lourds sur le réseau français. En effet, deux facteurs restent à estimer. D'abord la répartition du trafic entre les différentes zones n'a pas été actualisée depuis le rapport « Gressier-Bureau » sur le coût des infrastructures routières¹². Ensuite,

⁸ http://www.impots.gouv.fr/portal/dgi/public/professionnels.impot?espld=2&pageld=prof_tvs&impot=TVS&sfid=50

⁹ <http://www.afitf.net/les-recettes-affectees-a-l-afitf-a105.html>

¹⁰ Le rapport Quinet distingue en effet les zones urbaines denses (densité comprise entre 1500 et 4500 habitants au km²) où le coût est estimé à 37 € et les zones urbaines très denses (densité supérieure à 4500 habitants au km²) où le coût est estimé à 186,6 €.

¹¹ Densité comprise entre 37 et 450 habitants au km².

¹² Il s'agit du rapport de Claude Gressier et Dominique Bureau de septembre 2003 fournissant dans son annexe 4 des données sur la répartition du trafic poids lourds sur le réseau national non concédé. Cette répartition est respectivement de 15 %, 18 % et de 67 % pour les zones urbaines, les zones urbaines diffuses et l'interurbain.

l'évolution du parc de poids lourds vers des normes moins polluantes (Euro 4 et Euro 5) est continue et pourrait donc modifier certains coûts de pollution (particules fines, monoxyde carbone, oxydes d'azote et de soufre). En ne tenant pas compte des deux facteurs mentionnés d'évolution ci-dessus, une moyenne pondérée par le trafic donne en valeur euro 2010 : 8,64€ pour 100 véhicule km.

A partir des tableaux des valeurs tutélaires de la pollution du rapport Quinet, les mêmes calculs peuvent être effectués pour les autres usagers. Par exemple, le coût externe pour un véhicule léger diesel est estimé à 3,5 € en zone urbaine «normale», à 2,5 € pour une zone urbaine diffuse et à 1,6 € pour l'interurbain. L'évaluation d'un coût moyen sur le réseau français se heurte aux mêmes limitations évoquées précédemment.

Le rapport Quinet fournit également, concernant le bruit, des valeurs en coût moyen pour les poids lourds sur le réseau national et départemental hors autoroutes. En euro valeur 2010 pour 100 véhicules km, elles se montent à 3,97 € en zone urbaine «normale»¹³, à 2,34 € pour une zone urbaine diffuse¹⁴ et à 1,36 € pour l'interurbain. Une moyenne pondérée par le trafic sur la base de la répartition retenue dans le rapport Gressier-Bureau donne 1,93€ pour 100 véhicules km en euro 2010.

Coût externes pour 100 véh.km	Zone urbaine (>450 hab/km²)	Zone urbaine diffuse (37-450 hab/km²)	Zone interurbaine (<37 hab/km²)	Moyenne pondérée par le trafic
Pollution PL	17,7€	9,4€	6,4€	8,64€
Bruit PL	3,97€	2,34€	1,36€	1,93€
Part du trafic en %	15 %	18 %	67 %	

¹³ Là aussi, le rapport Quinet (page 48) distingue les zones urbaines denses (densité comprise entre 1500 et 4500 habitants au km²) où le coût est estimé à 6,4 € et les zones urbaines très denses (densité supérieure à 4500 habitants au km²) où le coût est estimé à 11,79 €. La mission a retenu le chiffre sur les nationales ou départementales où le trafic est le plus important.

¹⁴ Densité comprise entre 37 et 450 habitants au km²

2. La TICPE sur le gazole

Ce chapitre a pour objet principal d'estimer la part des consommations de carburant des poids lourds étrangers circulant en France qui a fait l'objet d'achats en France et qui a donc acquitté la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE). Ce point est en effet central pour évaluer la contribution au financement des infrastructures des poids lourds étrangers circulant en France. La mission a développé une méthodologie qui permet d'avoir des fourchettes plus précises que les estimations précédentes basées sur les résultats d'une enquête¹⁵.

2.1. Les caractéristiques de la TICPE sur le gazole routier

La TICPE s'applique aux différents types de combustibles pétroliers liquides: supercarburant, gazole routier, gazole non routier, fuel domestique. Cette taxe est encadrée au niveau communautaire par la Directive 2003/96 dite « directive accise » qui fixe un taux minimal. Pour le gazole, ce taux minimal est de 33€/hl depuis le 1^{er} janvier 2010.

La TICPE sur les carburants routiers est composée d'une part Etat et d'une part régionale. Le taux de TICPE total était en 2014 de 44,19 €/hl sur le gazole routier¹⁶. Le taux total a été porté par la loi de finances 2015 à 48,17€/hl¹⁷ en 2015 et 50,16€/hl en 2016. La TICPE sur le gazole routier a rapporté 17,67 Md€ en 2013 représentant 40,4 Md litres de carburant. Ce chiffre recouvre tous les usages routiers du gazole : véhicules légers, véhicules utilitaires légers, transports routiers de marchandises, transports routiers de voyageurs.

Le transport routier bénéficie pour les poids lourds dont le poids total autorisé en charge est égal ou supérieur à 7,5 tonnes d'un régime d'accise réduit : c'est le régime gazole professionnel. La part de la TICPE perçue au-delà d'un seuil fixé à 39,19€ jusqu'en 2014 et à 43,19€/hl en 2015 est en effet remboursable. Le montant à rembourser est fixé dans le code des douanes¹⁸ et représentait en 2014 5€/hl sauf en Corse et Poitou-Charentes où le montant remboursé était de 2,5€/hl^{19,20}. La loi de finances pour 2015 a augmenté le seuil de déclenchement du remboursement de 4€/hl

¹⁵ Il s'agit de l'enquête transit réalisée en 2010 qui estimait qu'environ 10 % des poids lourds étrangers achetaient du carburant en France.

¹⁶ La TICPE peut être modulée par les régions dans une fourchette comprise entre 0 et 2,5€ (réduction de 1,15€ et un supplément de 1,35€). Seule la Corse et Poitou-Charente n'appliquent pas le taux maximum et avaient donc un taux de TICPE totale de 41,69€ en 2014. Le taux de 44,19 €/hl en 2014 correspond donc au taux appliqué dans les 20 autres régions (part Etat de 41,69€ et part région de 2,5€).

¹⁷ La part État est donc de 45,67€/hl.

¹⁸ Article 265 septies.

¹⁹ Le remboursement peut aussi se faire sur base forfaitaire en cas de facture non régionalisée (4,89€/hl).

²⁰ Le remboursement ne peut pas faire descendre le taux de la TICPE en dessous de 39,19€/hl en France. Ce taux est le minimum prévu par la Directive 2003/96 qui autorise à son article 7 les États-membres à pratiquer un taux d'accise réduit pour le gazole à usage commercial (transport routier de marchandises avec un véhicule de plus de 7,5t de PTAC et transport commercial de passagers) pourvu que ce taux soit supérieur au taux en vigueur au 1 janvier 2003.

le portant ainsi à 43,19€/hl qui est maintenant le montant de l'accise sur le gazole professionnel du transport routier en France.

Ce remboursement est inscrit comme dépenses fiscales à l'annexe du budget du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie (MEDDE). En 2013, ce remboursement était de 295 M€ correspondant à 7,52 Md de litres.

Enfin, pour le supercarburant, le taux total de l'accise est significativement plus élevé : il était de 61,42€ en 2014 et a été porté à 63,14€ en 2015²¹.

2.2. Les accises dans les pays frontaliers

La mission a examiné les accises sur le gazole et leur évolution depuis 1998 dans les pays frontaliers ou proches de la France dans lesquels les poids lourds circulant en France pour des trafics d'échange, de transit ou de cabotage sont susceptibles de s'approvisionner. Sachant qu'un poids-lourd neuf de 40t consomme de l'ordre de 30l/100km²² et que la capacité totale d'emport peut atteindre 1000l voire 1500l, il est ainsi courant que les poids lourds en transit ne s'approvisionnent pas en gazole en France. La situation est la suivante sachant que l'accise professionnelle est de 43,19€/hl en France depuis le 1 janvier 2015.

- En Allemagne, l'accise est stable depuis 2003 à 47,04€/hl et il n'y a pas de régime professionnel.
- Au Luxembourg, l'accise a connu des augmentations progressives à partir de 2010 de 30€/hl en 2008 à 33,5€/hl actuellement. Il n'y a pas de régime professionnel pour le transport routier de marchandises.
- Aux Pays-Bas, l'accise a augmenté depuis 2008 et surtout à partir de 2012 passant ainsi de 41,16€/hl en 2008 à 49,01€/hl en 2015. Il n'y a pas de régime professionnel.
- En Belgique, l'accise a connu des augmentations régulières depuis 2008 de 33,48€/hl en 2008 à 42,77€/hl. Il existe un régime professionnel à 35,14€/hl.
- En Italie, l'accise a connu de fortes augmentations à partir de 2011 passant de 42,3 €/hl en 2008 à 61,74€/hl. Il existe un régime professionnel à 40,56€ qui n'a pas connu d'augmentation depuis sa création en 2003.
- En Espagne, l'accise a augmenté surtout à partir de 2013 passant de 30€/hl en 2008 à 36,88€/hl. Il existe un régime professionnel à 33€/hl qui est aligné sur le minimum autorisé.
- En Portugal, l'accise est quasi stable jusqu'en 2014: 36,44€/hl en 2008 contre 36,94€/hl en 2014. Il y a eu une augmentation de 3,26€/hl au 1 janvier 2015 portant l'accise totale à 40,20€. Il n'y a pas de régime professionnel pour le transport routier de marchandises.

²¹ Taux de la TICPE: <http://www.developpement-durable.gouv.fr/La-fiscalite-des-produits,11221.html>

²² Il s'agit de la consommation d'un poids-lourd neuf et performant Euro 6, la consommation moyenne du parc français est estimée dans les comptes des transports à environ 35l/100km en 2013, cette consommation moyenne baisse naturellement chaque année avec le renouvellement du parc.

- Au Royaume-Uni, l'accise est très élevée passant de 50,35GBP/hl en 2008 à 57,95 GBP/hl soit 74,04€/hl. Il n'y a pas de régime professionnel pour le transport routier de marchandises.

Les accises en vigueur au début de 2015 déduction faite des remboursements aux transporteurs routiers sont ainsi résumées dans le tableau suivant :

en € par hl	Accise régime transport routier (1 janvier 2015)	Différence avec la France
Allemagne	47,04	3,85
Belgique	35,14	-8,05
Espagne	33,00	-10,19
France	43,19	0
Italie	40,56	-2,63
Luxembourg	33,50	-9,69
Pays-Bas	49,01	5,82
Portugal	40,20	-2,99
Royaume-Uni	74,04	30,85

Concernant les accises applicables au transport routier, les pays qui ont un régime d'accise plus élevé que la France sont les Pays-Bas, le Royaume-Uni et l'Allemagne, les pays à accise plus faible sont le Portugal, l'Espagne et la Belgique. Le cas de l'Italie qui a maintenant une accise plus faible sera étudié à part, en raison de la forte augmentation récente de l'accise hors régime professionnel.

2.3. Comparaison du prix du gazole en France avec les pays frontaliers

La mission a effectué une moyenne des prix du gazole sur l'année 2014 hors taxes et hors accise à partir des données de la Commission Européenne²³ et du Comité National Routier (CNR). Les prix étant volatils, cette moyenne annuelle permet de lisser d'éventuels décalages calendaires entre les pays dans la répercussion des variations du prix du pétrole. Les résultats sont résumés dans le tableau suivant :

²³ Il s'agit du bulletin pétrolier de l'Union Européenne : la Commission publie toutes les semaines les prix du gazole en Europe.

Gazole (en € par hl)	Prix HT et hors accise année 2014	Différence avec la France année 2014
Allemagne	67,34	3,66
Belgique	69,03	5,35
Espagne	71,18	7,5
France	63,68	0
Italie	70,24	6,56
Luxembourg	68,45	4,77
Pays-Bas	67,83	4,15
Portugal	69,58	5,9
Royaume-Uni	66,48	2,8

On constate ainsi que la France a bénéficié en moyenne sur 2014 du plus faible prix du gazole hors taxes et hors accises par rapport à tous ses voisins, l'écart étant important, au moins égal à 3,7 €/hl hors Royaume-Uni.

Concernant l'année 2015 et donc après la mise en vigueur de l'augmentation de l'accise sur le transport routier en France, la mission a aussi calculé le prix du gazole accise incluse en prenant une moyenne sur janvier 2015.

Gazole (en € par hl)	Prix HT avec accise janvier 2015	Différence avec la France janvier 2015
Allemagne	96,25	7,99
Belgique	89,44	1,18
Espagne	85,39	-2,87
France	88,26	0
Italie	92,85	4,59
Luxembourg	84,37	-3,89
Pays-Bas	99,06	10,8
Portugal	92,79	4,53

On constate donc que l'écart entre l'accise française et ses voisines moins chères s'est significativement résorbé quand on passe au prix hors TVA du gazole. Seul le Luxembourg et l'Espagne ont un gazole moins coûteux avec une différence moyenne d'environ 3,5€/hl. Rapportée à 100 km pour une consommation de 35l au 100km cette différence représente 1,2€. Rapportée à un réservoir de 500l, cette différence représente 17,5€ sur un montant total de l'ordre de 500€.

2.4. Estimation des achats de gazole par les poids lourds étrangers

Le mécanisme de remboursement partiel en vigueur en France auprès des douanes françaises permet de connaître les volumes de gazole remboursés aux transporteurs étrangers. Ce montant est à rapporter aux consommations de gazole estimées dans les comptes des transports pour les poids lourds étrangers. Ces données sont résumées dans le tableau suivant :

PL étrangers	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Volume remboursé (en MI)	259	272	654	455	437	452
Consommation totale de gazole en France	3090	3090	3017	3004	2854	2870

Sources : douanes et comptes des transports

Pour estimer la part du gazole achetée en France, il est nécessaire de faire une hypothèse sur la proportion de poids lourds étrangers qui demandent le remboursement parmi ceux ayant pris du carburant en France. La mission a retenu une hypothèse centrale de 70 % avec une fourchette comprise entre 90 % et 50 %.

En effet, un poids lourd étranger qui prend occasionnellement du carburant en France n'est pas forcément au courant du mécanisme de remboursement. En sus, le montant à rembourser sur un réservoir de 500l est faible (environ 25€) et suppose la production au service des douanes des factures et des documents d'immatriculation du véhicule. Ce faible montant et les coûts administratifs associés rendent donc peu attractive une demande de remboursement occasionnel. Cette proportion de 70 % a été considérée comme réaliste voire optimiste par les représentants de la profession. Le tableau ci-dessous résume les parts obtenues :

Part des PL demandant le remboursement	2008	2009	2010	2011	2012	2013
70%	12,0%	12,6%	31,0%	21,6%	21,9%	22,5%
90%	9,3%	9,8%	24,1%	16,8%	17,0%	17,5%
50%	16,8%	17,6%	43,4%	30,3%	30,6%	31,5%

Au vu de ces résultats, la mission estime raisonnable d'estimer que la part du gazole achetée en France par les transporteurs étrangers est de l'ordre de 22%-23 %, cette part étant stabilisée depuis 2011. En prenant le taux de la TICPE à 39,19€/hl, la mission estime donc que les recettes de TICPE afférentes sont de l'ordre de 260 M€²⁴.

²⁴ La mission a retenu 452 MI à 39,19€/hl et 193 MI à 43,19€/hl soit 262 M€ arrondi à 260 M€.

La mission a aussi croisé cette estimation avec des indications qualitatives sur la nationalité des transporteurs étrangers qui demandent le remboursement. La première est l'Italie et les suivantes sont la Pologne et la Roumanie. Cette situation semble montrer que les flux Espagne/Belgique ne s'approvisionnent que peu en France, car le gazole y a un prix comparable ou plus élevé. En revanche, l'écart avec l'Italie est important ce qui justifie que les transporteurs italiens s'approvisionnent en France lors d'un transport entre la France et l'Italie. La présence des pavillons polonais et roumains pourrait s'expliquer par des prestations de cabotage ou de transports internationaux.

Se pose maintenant la question de l'effet de l'augmentation au 1 janvier 2015 de 4€/hl de l'accise sur le gazole pour le transport routier de marchandises. La mission a donc essayé de prévoir si cette hausse va influencer sur le comportement des transporteurs étrangers vis-à-vis de leurs achats de carburants en France

2.5. L'effet de l'augmentation de l'accise gazole française en janvier 2015

Outre la France, le Portugal (+3,26€/hl), les Pays-Bas (+0,43€/hl) et le Royaume-Uni (+0,17€/hl) ont augmenté leur accise au 1 janvier 2015. La mission a résumé l'évolution de la situation dans le tableau suivant qui analyse l'écart avec la France sur le prix moyen HT avec accise observé en 2014 avec une accise 2014 et l'écart avec la France sur le prix moyen observé sur les trois premières semaines de 2015, le Royaume-Uni a été omis vu la différence d'accise très importante.

Gazole (en € par hl)	Prix HT observé avec accise 2014	Prix HT observé avec accise 2015	Différence avec la France (2014)	Différence avec la France (2015)
Allemagne	114,38	96,25	11,51	7,99
Belgique	104,17	89,44	1,3	1,18
Espagne	104,18	85,39	1,31	-2,87
France	102,87	88,26	0	0
Italie	110,8	92,85	7,93	4,59
Luxembourg	101,95	84,37	-0,92	-3,89
Pays-Bas	116,41	99,06	13,54	10,8
Portugal	106,52	92,79	3,65	4,53

On constate sur le prix HT avec accise du gazole professionnel que (i) les différences avec le Portugal et la Belgique n'ont que peu bougé, (ii) l'écart s'est creusé avec le Luxembourg et l'Espagne, (iii) le gazole professionnel français reste significativement moins cher qu'en Italie.

En sus, le mécanisme de remboursement en Italie est similaire à celui appliqué en France, il faut faire une demande auprès du service des douanes, donc avancer la trésorerie. L'accise gazole étant particulièrement élevée en Italie à 61,74€/hl, les transporteurs doivent prendre à leur charge une trésorerie de 20,18€/hl ce qui représente vite des montants très importants. La mission s'attend donc à ce que les transporteurs italiens, qui étaient parmi les transporteurs étrangers les plus nombreux à demander le remboursement d'une partie de l'accise, ne modifient pas leur stratégie d'approvisionnement en France en 2015.

La mission estime donc que l'augmentation de 4€/hl ne va pas changer fondamentalement les écarts de prix du gazole HT accises incluses avec les pays frontaliers et donc que la part du gazole achetée en France ne devrait pas de ce fait subir d'évolution réellement significative. Si cette part reste stable en 2015, la recette TICPE afférente aux poids lourds étrangers devrait donc augmenter d'environ 25 M€ par rapport à 2014 pour atteindre 285 M€ en supposant que les circulations et leur répartition restent inchangées.

3. Le financement des infrastructures routières en Allemagne, en Belgique, aux Pays-Bas, au Royaume-Uni, en Italie et en Autriche

Une étude de parangonnage sur ces six pays a été demandée par la mission à la Direction Générale du Trésor. Cette étude est incluse dans son intégralité en annexe et le présent chapitre résume les principales conclusions.

3.1. Allemagne

Le réseau routier en Allemagne se répartit entre autoroutes et routes fédérales (12917km et 39400 km respectivement), routes dépendant des Länder (86200 km) et routes dépendants des districts. Les investissements sur les routes et autoroutes fédérales se montent à environ 5,3 Md€ par an et sont programmés par le Ministère des transports. Ils sont financés par le budget fédéral et une part de recettes du péage poids-lourds (La LKW Maut). Ces routes sont exploitées par les Länder qui exécutent tous les travaux d'investissement.

Un péage poids-lourds (la LKW maut) est exigible sur 12800 km d'autoroutes et 1200 km du réseau fédéral. Il a rapporté 4,39 Mds € en 2013. Depuis 2011 toutes les recettes nettes provenant de la Lkw-Maut sont utilisées pour les routes. Dans les années 2004 à 2010, la Lkw-Maut avait financé en partie les projets ferroviaires et fluviaux. Il est prévu un élargissement fin 2015 du périmètre des poids lourds concernés ainsi qu'une extension progressive du réseau à péage jusqu'en 2018 pour y inclure toutes les routes fédérales. Il est aussi à noter qu'un péage véhicules légers (la PKW Maut) doit voir le jour en 2016 et rapporter environ 500 M€/an.

Enfin, une discussion en cours porte sur la création d'une société fédérale des routes et autoroutes qui percevrait les revenus des péages et aurait la responsabilité du financement et de l'exploration des routes ou autoroutes fédérales.

3.2. Autriche

Le réseau autoroutier et des voies rapides (1718km et 467 km respectivement) est géré par une entreprise publique ASFINAG. Cette entreprise est responsable du financement, des investissements et de l'entretien des autoroutes et des voies rapides. Les autres routes sont gérées par les Länder ou les communes.

Les poids lourds doivent acquitter un péage kilométrique sur les autoroutes et les voies rapides représentant 1,24 Md€ de recettes pour l'ASFINAG. L'ASFINAG perçoit également une vignette autoroutière pour les véhicules légers (431 M€) et les péages sur les routes de montagne (franchissement des cols alpins) pour 154 M€. L'ASFINAG n'a pas d'autres sources de financement que ces péages et vignettes et a dû reverser au budget de l'Etat 200 M€ ces trois dernières années. Les péages poids-lourds pourraient augmenter à l'avenir de 5 à 10 centimes du km pour tenir des coûts externes (pollution et bruit).

3.3. Belgique

La gestion du réseau routier et autoroutier est de la responsabilité des régions (Wallonie, Flandres, Bruxelles-Capitale). Le trafic poids-lourds y est important et la part des poids lourds étrangers atteint 45%. La Belgique impose une vignette pour les poids-lourds de plus de 12t dans le cadre du consortium Eurovignette (avec les Pas-Bas, le Luxembourg, la Suède et le Danemark). Les recettes d'Eurovignette sont relativement faibles se montant à 65 M€ en 2013, elles sont affectées aux infrastructures routières.

Afin d'augmenter ces ressources, la Belgique a décidé de passer à un péage kilométrique pour les poids-lourds dont les recettes pourrait atteindre 700 M€ et seront régionalisées. Ce système (Via Pass) devrait entrer en vigueur en 2016, il repose sur des portiques de contrôle et des équipements embarqués dans les véhicules. La région Flandres envisage également une redevance kilométrique ou une vignette pour les véhicules légers.

3.4. Italie

Le réseau routier en Italie est géré par trois types d'entités: une société publique (ANAS) qui a la responsabilité des routes nationales et des autoroutes publiques pour 25300 km, des sociétés concessionnaires d'autoroutes pour 5812 km et les autorités locales pour le réseau régional et local (153 600 km). L'ANAS est financée par les ressources de ses péages, un part des péages des sociétés concessionnaires et des recettes en provenance du budget. Ses investissements ont représenté 2,2 Md€ en 2013. Les recettes y compris la TVA des autoroutes concédées ont représentée 6,5 Md€ en 2012. L'Italie n'a pas de projet de péages kilométriques pour les poids-lourds.

3.5. Pays-Bas

Les Pays-bas ont un réseau de 5191km d'autoroutes qui est géré par le Ministère des Transports. Les autres routes sont gérées par les provinces (7778 km) et les municipalités (125 230 km). Les dépenses de fonctionnement routières (entretien et gestion) s'élevaient à 1,08 Md€ en 2014 et celles d'investissements à 1,39 Md€. Il existe un Fonds des Infrastructures qui finance les grands projets d'infrastructures de transports doté annuellement de 5,4 Md€ en 2014.

Il n'y a pas de péages sur les autoroutes, mais les poids-lourds doivent acquitter l'Eurovignette. La part des recettes revenant aux Pays-Bas est de 137 M€ affectées directement au budget de l'État.

3.6. Royaume-Uni

Le Royaume-Uni compte 4000 km d'autoroutes et 8000 km de routes principales gérées au niveau central par les gouvernements d'Angleterre, du Pays de Gales ou d'Ecosse pour 8000 km. Les autres routes principales (38 000 km) sont gérées par les collectivités locales. En Angleterre, l'administration chargée des routes (Highway Agency) va se transformer en entreprise publique dénommée Traffic England.

Le gouvernement britannique a introduit une vignette poids-lourds à partir d'avril 2014 pour l'accès au réseau autoroutier. Sa recette sur onze mois depuis avril 2014 se monte à 174,6 M de livres (dont 42,1 M de livres du fait des poids lourds étrangers) soit en rythme annuel un peu moins de 200 M de livres.

3.7. Synthèse

La mission a noté dans les pays étudiés une tendance à la hausse des contributions des usagers poids-lourds et véhicules légers: extension du réseau à péage (Allemagne), augmentation de tarifs supérieurs à l'inflation, transformation de la vignette en péage kilométrique (Belgique), inclusion de coûts externes dans les péages (Autriche), introduction d'une vignette poids-lourds (Royaume-Uni).

Elle a également remarqué qu'il existe une tendance à confier la gestion des routes nationales à une société ou une entité publique pour avoir plus de flexibilité et d'autonomie budgétaire. Ainsi de telles entités existent déjà en Autriche et Italie et disposent de ressources propres. L'Allemagne envisage également la création d'une telle entité. En Angleterre, la création d'une telle entité a été approuvée et est effective depuis avril 2015.

4. La vignette poids lourds

Ce chapitre détaille les principales caractéristiques d'une vignette, analyse les aspects juridiques, les réseaux possibles, les recettes prévisionnelles et les aspects relatifs à la gestion d'un tel système.

4.1. Caractéristiques d'une vignette poids lourds

Une « vignette poids lourds » est une taxe au regard du droit français²⁵ pour l'usage de tout ou partie du réseau routier national non concédé et des autres réseaux. Elle est donc liée à la circulation du véhicule et non à sa possession comme l'est la taxe à l'essieu. Elle ne ressemble donc pas à l'ancienne vignette homonyme qui était appliquée en France aux véhicules personnels légers et a été supprimée en 2000. Cette distinction est nécessaire pour permettre d'inclure dans son champ les poids lourds étrangers qui circulent en France.

Au niveau européen, la directive 1999/62 modifiée dite directive « Eurovignette » encadre les péages et droits d'usage²⁶. Son but est de faciliter les échanges en Europe, diminuer les coûts de transports, lutter contre les distorsions de concurrence et poursuivre la construction du marché intérieur. La directive s'applique uniquement pour les poids lourds et sur un certain nombre d'itinéraires routiers stratégiques constituant le réseau routier transeuropéen. Ce réseau est défini par l'annexe I de la décision 1692/96 du 23 juillet 1996 et comporte en France environ 13 000 km de voies (les autoroutes concédées ou non concédées, les liaisons assurant la continuité du réseau autoroutier et quelques axes supplémentaires). Sur le reste du réseau routier c'est-à-dire hors itinéraires européens, les États-membres sont libres d'appliquer des péages, des taxes ou des droits d'usage et ne sont pas contraint par cette directive. Néanmoins, ils sont naturellement tenus de respecter les traités européens, et notamment les règles de non-discrimination.

Sur les droits d'usage, la directive Eurovignette impose d'abord un plafonnement du montant du droit d'usage pouvant varier en fonction du nombre d'essieux²⁷ (deux classes: moins de trois essieux et quatre essieux minimum) et de la classe d'émissions Euro²⁸ (cinq catégories Euro 0 à Euro 4 et supérieur). Le taux maximum annuel pour un véhicule Euro 4 est ainsi 1378€ pour quatre essieux et plus et 826€ pour trois essieux et moins. Eurovignette impose aussi de proposer des droits d'usage pour des durées d'utilisation plus réduite (un jour, une semaine et un mois) avec un plafonnement (respectivement 2 %, 5 % et 10 % du montant annuel). En sus, le taux journalier est aussi plafonné à 12€ si la formule de 2 % du taux annuel donne un montant plus élevé.

²⁵ Un droit d'usage est assimilé à une taxe en France à la différence des péages autoroutiers qui sont des prestations pour services rendus et donc soumis à la TVA.

²⁶ Un droit d'usage est une redevance temporelle qui autorise l'accès aux réseaux concernés pendant une période donnée. Les péages sont en revanche des redevances kilométriques fondées sur la distance parcourue.

²⁷ Article 7 bis et tableau à l'Annexe II de la directive Eurovignette.

²⁸ La classe Euro prévue à l'annexe 0 de la directive Eurovignette fixe des limites d'émissions par véhicule. Ces valeurs-limite concernent les émissions de monoxyde de carbone, d'hydrocarbures, des oxydes d'azote, de particules ainsi que l'opacité des gaz d'échappement.

L'éventuelle mise en place d'une vignette a soulevé deux questions principales dans le cadre de la conformité aux règles européennes : la possibilité de réserver le seul tarif annuel aux poids lourds nationaux et la possibilité de cumuler le système de vignette avec celui des péages autoroutiers dans un même pays.

4.2. Les aspects juridiques européens

4.2.1. Le cumul droit d'usage et péages autoroutiers

La mission a analysé la directive Eurovignette et son article 3 qui stipule que « les États membres n'imposent pas cumulativement des péages et des droits d'usage pour une catégorie de véhicules donnée pour l'utilisation d'un même tronçon de route. ». Cette formulation est suffisamment claire²⁹ même si, à ce même article, la phrase suivante est plus ambiguë : « Toutefois, un État membre qui impose un droit d'usage sur son réseau peut également imposer des péages pour utilisation des ponts, tunnels et passages de col. ». Cette dernière phrase laisse en effet entendre qu'un État-membre doit choisir entre péages et droit d'usage.

Pour clarifier ce point, la Commission européenne a été saisie à l'automne de cette possibilité de cumul. Sa réponse³⁰ reçue le 16 octobre 2014 fait ressortir plusieurs éléments : (i) d'abord la Commission « préfère » nettement les systèmes de péages kilométriques, car plus conforme au principe utilisateur/payeur ; (ii) ensuite la Commission reconnaît que la juxtaposition des deux systèmes est autorisée ; (iii) la Commission sera vigilante sur les modalités d'application et en particulier sur les coûts supplémentaires (hors vignette) qui pourraient en résulter de manière à éviter tout obstacle aux échanges.

Il est donc possible, en étant vigilant sur les modalités d'application et de gestion qui doivent être les plus simples possibles, de mettre en place une vignette poids lourds sur les parties du réseau routier français qui ne sont pas soumises à des péages³¹.

²⁹ L'interprétation du mot tronçon est ainsi voisine de « portions » et ne doit pas être confondue avec itinéraires, la version anglaise parle de « sections » en lieu et place de tronçons enlevant ainsi toute ambiguïté.

³⁰ Ci joint le texte de la réponse de la Commission :

« La position de la Commission est que les systèmes de tarification routière qui tiennent compte des principes de « l'usager-payeur » et du « pollueur-payeur » sont les plus équitables et fournissent aux usagers les incitations les plus claires et les plus efficaces. C'est le cas des péages fondés sur la distance parcourue puisqu'ils sont proportionnels à l'usage, tandis que les droits d'usage fondés sur une durée déterminée sont, eux, moins proportionnels à l'usage.

Conformément à l'article 7, paragraphe 2, de la directive, les péages et droits d'usage ne peuvent pas être perçus cumulativement. **L'application de deux systèmes parallèles mais non cumulatifs est en principe autorisée**, mais le risque existe qu'elle donne lieu à des indications de prix confuses et, partant, fournisse aux usagers des incitations peu claires également.

Par ailleurs, l'application de systèmes parallèles augmenterait les coûts d'exploitation et entraînerait des charges administratives plus lourdes pour les usagers, ce qui pourrait les amener à introduire des réclamations. **La Commission est donc d'avis que les systèmes de péage fondés sur la distance parcourue sont préférables et que l'application de systèmes parallèles devrait être évitée autant que possible.** »

³¹ La Direction des Affaires Juridiques saisie par la mission au début décembre 2014 a adressé une note à la mission le 9 février qui estime que, pour écarter tout risque de contestation, il faudrait que la vignette soit exigible uniquement sur des itinéraires fonctionnellement séparées des autoroutes à péage. La mission est d'avis que cette précaution est sans doute excessive, mais que cela renforce la nécessité d'avoir un système le plus simple possible.

4.2.2. Le bénéfice du tarif annuel pour les seuls poids lourds français

Concernant les poids lourds nationaux, la formulation de l'article 7 bis qui prévoit « un État-membre peut décider d'appliquer uniquement des taux annuels aux véhicules immatriculés dans cet État-membre » a pu faire penser qu'il était possible de réserver le bénéfice de ce tarif à ces seuls poids lourds. Un autre article explicite au contraire que les États-membres doivent aussi fixer des tarifs journaliers, hebdomadaires et mensuels.

La Commission a aussi été saisie sur ce point et a indiqué qu'il était nécessaire d'offrir tous les types de tarifs aux poids lourds étrangers mais qu'il était possible d'imposer aux poids lourds nationaux de prendre le tarif annuel³².

En tout état de cause, les traités européens prévoient un principe de non discrimination et tout système qui pénaliserait les transporteurs étrangers ferait systématiquement de la part de la Commission l'objet d'un recours. Ainsi en évoquant en octobre 2014 le projet allemand de vignette pour les véhicules légers, le commissaire européen aux transports a indiqué clairement qu'il ne tolérerait pas une telle discrimination³³.

4.2.3. Autres aspects européens

Un autre aspect à examiner au regard du droit européen est l'absence d'une charge excessive qui pourrait être regardée comme faisant un obstacle à la libre circulation des marchandises entre les États-membres. Sur ce plan, le montant modeste de la vignette journalière (12€ au maximum) au regard des péages autoroutiers³⁴ enlève le principal argument d'un éventuel recours au niveau européen au titre d'un obstacle à la libre circulation des marchandises.

Une des caractéristiques de cette redevance d'usage par rapport aux péages au regard du droit européen est qu'il n'y pas d'examen a priori de la Commission de ses modalités. En conséquence, tout différend avec un opérateur privé concernant la conformité d'un système de vignette avec les directives européennes sera donc examiné uniquement a posteriori par les juridictions administratives françaises et éventuellement par la CJUE dans le cas d'une saisine en question préjudicielle. Naturellement, la Commission, gardienne des traités de l'Union Européenne, a aussi la possibilité de saisir la CJUE si elle estimait qu'une telle vignette viole les directives ou les traités européens.

³²Question : La Commission peut-elle par ailleurs, en ce qui concerne les droits d'usage, indiquer s'il serait possible de restreindre le tarif annuel aux seuls ressortissants nationaux, en ne proposant pour les véhicules étrangers qu'un tarif journalier voire hebdomadaire ?

Réponse de la Commission : L'article 7 bis, paragraphe 1, de la directive 1999/62/CE, telle que modifiée, précise clairement qu'un État-membre peut décider d'appliquer uniquement des taux annuels aux véhicules immatriculés dans cet État-membre. Par ailleurs, pour ce qui est des véhicules étrangers, il y a lieu de prévoir des vignettes journalières, hebdomadaires, mensuelles et annuelles.

³³ « [...] we strongly believe that all European drivers should be treated equally. **That's in the Treaty; it's not negotiable.** Whether you are German, Italian, Austrian or Dutch you should pay the same charge as any other user on the same German, French or Greek motorway. » Sim Kallas, Commissaire européen aux transports – 27/10/2014.

³⁴ Le tarif poids lourds sur les autoroutes concédées françaises est généralement compris entre 20€ et 30€ pour 100km.

La mission estime donc qu'il est possible au regard du droit européen de mettre en place un système de vignette à condition qu'il n'y ait aucune discrimination entre les poids lourds français et les poids lourds étrangers et que ses modalités de mise en œuvre, de gestion et de contrôle soient simples et facilement accessibles par les transporteurs étrangers.

4.3. Le réseau

La problématique du réseau sur lequel la vignette serait exigible est centrale. Deux variantes ont été analysées par la mission : d'une part l'ensemble du réseau routier national hors autoroutes concédées ; et d'autre part le réseau routier national hors autoroutes concédées étendu aux routes actuellement gérées par les départements.

4.3.1. Variante 1 : réseau routier national hors autoroutes concédées

Cette option a l'avantage de préserver les recettes de l'État puisque le produit de la vignette revient, sans contestation, intégralement à l'État. Les poids lourds étrangers en transit y sont aussi soumis puisqu'il n'est pas possible de traverser le territoire français uniquement par des autoroutes concédées. Il reste théoriquement possible pour les poids lourds en transit de n'utiliser que les voiries départementales, mais le maillage du réseau routier national autour des principales agglomérations et le faible coût de la vignette journalière rendent cette opération très compliquée et sans intérêt financier.

Cette variante permet également d'exonérer les trafics purement locaux qui n'empruntent pas le réseau routier national en offrant le tarif journalier à tous les poids lourds français et étrangers³⁵. Cette ouverture à tous les poids lourds de ce tarif journalier va compliquer la gestion du système puisqu'il faudra enregistrer 500 000 poids lourds français et assurer un maillage plus fin des points de contrôle afin d'éviter les contournements. Comme avec le péage de transit va aussi se poser le problème de certains itinéraires parallèles que la mission n'a pas analysé en détail.

Une vignette poids lourds étant une taxe, ses modalités détaillées et en particulier le périmètre du réseau taxable devront être adoptés par le Parlement. La mission estime qu'un débat sur le périmètre du réseau taxable pourrait s'y engager et que certaines similitudes avec le péage de transit³⁶ pourraient y être soulevées.

Enfin, le risque de confusion sur le réseau taxable existe en raison de l'exclusion des départementales. Ce point devrait être traité avec soin en faisant l'objet d'une signalisation et de mesures appropriées, la Commission étant très probablement particulièrement vigilante sur cet aspect.

³⁵ La mission estime qu'une telle ouverture est nécessaire. En effet, imposer à tous les poids lourds français le tarif annuel pénaliserait de manière excessive les trajets locaux. Lorsqu'un poids lourd affecté à un trajet local emprunte le réseau routier national, il acquitte alors la seule vignette journalière.

³⁶ En ouvrant les droits journaliers à tous les poids lourds, cette « vignette » devient un droit d'usage temporel du réseau avec une unité qui est la journée qui doit être contrôlée par de nombreux portiques.

4.3.2. Variante 2 : réseau routier national hors autoroutes concédées étendu aux routes départementales

Cette option est plus conforme à la philosophie d'une vignette à savoir un droit d'usage pour tout le réseau. Elle a l'avantage de la simplicité : il n'est pas nécessaire d'offrir des tarifs autres qu'annuels aux poids lourds français et il est possible de limiter le nombre de point de contrôle qui ne concerneraient alors que les poids lourds étrangers ³⁷.

Un des inconvénients est le partage inévitable des recettes avec les collectivités locales. En effet, même s'il est théoriquement possible pour l'État de conserver à son profit la totalité des recettes, il est peu probable que le Parlement accepte une telle disposition.

Au final, la mission estime que au vu de la facilité de gestion, de la recherche d'un système simple ne prêtant pas à confusion et du souci d'éviter trop de similitudes avec les péages de transit, l'option numéro 2 (réseau routier national hors autoroutes concédées étendu aux départementales) est la meilleure option. Cela supposera de trouver un accord qui ne soit pas défavorable à l'État dans sa négociation avec les collectivités locales sur le partage des recettes.

4.4. Les recettes estimées

La mission a estimé les recettes à attendre d'une vignette poids lourds généralisée à l'ensemble du réseau national (hors concessions autoroutières) et départemental sur la base d'un coût annuel de 500€. Cela conduit à fixer le coût mensuel à 50€, hebdomadaire à 25€, et journalier à 10€.

Une première estimation repose sur des chiffres fournis par la mission tarification qui avait conduit des études détaillées de recettes dans le cadre du péage de transit. La mission a ainsi retenu une hypothèse centrale de 500 000 poids lourds français prenant une vignette annuelle, sur un parc théorique de 552 000 immatriculations en 2013. Cette différence est justifiée par le fait qu'un certain nombre de poids lourds immatriculés ne roulent pas, soit parce qu'ils sont immobilisés dans le cadre d'une flotte excédentaire, soit parce qu'ils sont anciens et non utilisés. Pour les poids lourds étrangers, par souci de simplification, la mission a retenu 125 000 poids lourds prenant la vignette annuelle et 125 000 poids lourds prenant 25 vignettes journalières³⁸. La recette totale peut être résumé dans le tableau suivant en prenant des variations de 10 % autour du scénario central. Une vignette à 500€ générerait donc environ 345 M€ de recettes avec une part des poids lourds étrangers autour de 27 %.

³⁷ Il est cependant nécessaire de prévoir des points de contrôle en dehors des points d'accès aux frontières pour couvrir les prestations de cabotage. Cependant la faible part du cabotage et la nécessité pour un poids lourds effectuant du cabotage de passer une frontière limitent le risque financier d'un réseau de contrôle moins dense.

³⁸ Vu la structure des tarifs de la vignette, il est équivalent de dire que certains de ces poids lourds prennent 5 vignettes mensuelles ou 10 vignettes hebdomadaires.

	Nombre	Recette (M€)	Hypothèse basse	Hypothèse haute
PL France	500 000	250	225	275
PL étrangers (annuel)	125 000	62,5	56,25	68,75
PL étrangers (25 vignettes journalières)	125 000	31,25	28,13	34,38
Total PL étrangers	250 000	93,75	84,38	103,13
Total		343,75	309,38	378,13
Part des PL étrangers dans les recettes		27,3 %	comprise entre 22 % et 33 %	comprise entre 22 % et 33 %

La mission a également demandé au CEREMA une simulation de recettes. Le CEREMA a procédé à une segmentation beaucoup plus fine des trafics des poids lourds étrangers en les répartissant entre l'échange et le transit. La note du CEREMA est annexé au présent rapport. Ainsi, le CEREMA estime à 175 000 le nombre de poids lourds pour l'échange et une répartition entre vignette hebdomadaire, mensuelle et annuelle de 20 %, 40 % et 40 % respectivement pour une recette de 67,5 M€. Pour le transit, le nombre de poids lourds est 100 000 véhicules se répartissant entre vignette hebdomadaire, mensuelle et annuelle pour 10 %, 40 % et 50 % respectivement pour une recette de 42 M€. Le cabotage ne donne pas lieu à des recettes supplémentaires, car il est réglementairement lié à un trafic de transit ou d'échange. La recette obtenue est minorée d'environ 10 % pour tenir compte que certains poids lourds font à la fois au cours de l'année du transit et de l'échange. Le CEREMA obtient ainsi 100 M€ de recettes sur les poids lourds étrangers. Ce qui donne une proportion de 28,6 % un peu supérieure à l'estimation centrale de la mission mais comprise dans les variantes autour de cette estimation centrale.

Ces simulations sont valables pour une vignette de 500€, un autre tarif devra faire l'objet d'un ajustement proportionnel.

Se pose maintenant la question de la recette d'une vignette limitée au seul réseau routier national hors autoroutes concédées. La mission estime qu'il faudrait diminuer les recettes des poids lourds français de 10 % et pour une vignette de 500€ l'estimation centrale deviendrait 225 M€ de recettes sur les poids lourds français et 93,8 M€ sur les poids lourds étrangers pour des recettes totales de 318,8 M€ avec 29,4 % de part des étrangers.

Au final, pour obtenir la même recette avec ce réseau réduit, il faudrait caler le tarif de la vignette autour de 550€ si l'on veut atteindre environ 350 M€ de recettes brutes.

De ces recettes, il faut évidemment déduire les coûts de gestion, objet de la partie suivante, et aussi tenir compte d'un éventuel partage des recettes entre l'État et les collectivités locales³⁹.

³⁹ Pour les chiffres de répartition du trafic entre les différents réseaux, on pourra se reporter à la partie 1.1.

4.5. La gestion d'un système de vignette

La mission suggère de travailler sur un système de vignette le plus simple possible. Ce système pourrait avoir les caractéristiques suivantes:

- une vignette totalement dématérialisée ;
- un montant forfaitaire indépendant de la classe Euro et du nombre d'essieux⁴⁰ ;
- une absence de bornes physiques d'achat: la vignette est achetable uniquement sur Internet ou par téléphone auprès d'un centre d'appel multilingues accessibles 7 jours sur 7 et 24 heures sur 24⁴¹ ;
- l'absence d'équipement embarqué afin de simplifier la mise en place et éviter toute contrainte relevant de la directive interopérabilité⁴² ;
- des points de contrôle constitués par la réinstallation des équipements de contrôles sur les portiques du péage de transit mis sous cocon. Il est envisageable dans le cas d'une vignette généralisée de réduire ce nombre de points de contrôles.

La mission a interrogé la mission tarification afin d'avoir une évaluation du coût d'un tel système. Ce coût est décomposé en trois postes principaux :

- le système de gestion et de facturation qui recouvre un centre d'appel 24 heures sur 24, l'enregistrement des poids lourds, la facturation et la gestion du fichier des véhicules avec un coût annuel dans une fourchette de 15/20 M€ ;
- le système de contrôles qui comprend la gestion des portiques (mise en place, maintenance), du système de vérification et le traitement des infractions⁴³ pour une fourchette de coût annuel comprise entre 15 M€ et 20 M€ ;
- l'amortissement du développement des deux logiciels précédents pour environ 5 M€/an.

On obtient alors un coût total annuel compris entre 40 M€ et 50M€ par an.

La mise en place d'un tel système ne se ferait qu'à l'issue au moins de deux appels d'offres : un appel d'offres d'assistance au maître d'ouvrage pour définir le cahier des charges des deux systèmes et un ou plusieurs appels d'offres pour la conception et la gestion du système. Le délai de mise en place une fois la loi votée serait donc de l'ordre de 18 mois au minimum n'autorisant ainsi pas un démarrage avant le 1^{er} janvier 2017.

⁴⁰ Le tarif maximum autorisé par la directive est alors le tarif Euro 4 moins de trois essieux soit 826€.

⁴¹ Il n'est pas évident que la Commission s'accommode d'une telle restriction, mais elle ne peut s'opposer à la vignette qu'a posteriori par un recours auprès de la CJUE. Aussi l'acceptabilité d'un tel système dépendra surtout de l'attitude des opérateurs.

⁴² La Directive interopérabilité 2004/52/CE du 29 avril 2004 prévoit l'interopérabilité des systèmes de télépéage dans l'Union Européenne. Les systèmes qui ne comportent pas d'éléments embarqués (boîtiers) n'y sont pas soumis (article 1, paragraphe 2).

⁴³ Le recouvrement contentieux serait effectué par les douanes.

4.6. La répercussion

La marge nette du transport routier est extrêmement faible. La Commission des Comptes de Transports de la Nation pour 2013 estime ainsi le bénéfice net total du transport routier de marchandises à 378 M€ pour un chiffre d'affaires voisin de 43 Md€ soit un ratio de 0,88 %.

Aussi un mécanisme de répercussion des coûts induits par la mise en place du péage de transit avait-il été développé. Le législateur avait voulu s'inspirer du mécanisme existant pour le gazole qui impose aux contrats de transports une clause d'indexation aux variations du gazole. Cependant la complexité du mécanisme qui reposait sur des matrices départementales était source de coûts de gestion importants pour les transporteurs et avait contribué au rejet du péage de transit.

La mission n'a pas trouvé de mécanisme simple de répercussion pour la vignette, ce qui impliquerait que la mise en place d'une telle vignette ferait supporter par le transport routier français une charge nette de 250 M€. Ce montant quoique faible au regard du chiffre d'affaires est à rapprocher du bénéfice net du secteur (378 M€).

Si la vignette venait à se substituer à l'augmentation de 4€/hl de l'accise sur le gazole routier, le transport routier français ne pourrait pas récupérer la baisse de cette accise. Il subirait en effet, via le mécanisme d'indexation gazole actuellement en place, la baisse automatique des prix des contrats de transports.

Cependant, il est possible que le transport routier parvienne à terme à compenser partiellement le surcoût de la vignette lors des négociations sur les nouveaux contrats ou le renouvellement des contrats en cours, le transport routier de marchandises français ne pouvant supporter une telle charge durablement vu son faible niveau de marge.


En résumé, le remplacement de l'augmentation des 4€/hl du gazole par une vignette crée une dissymétrie: la baisse de l'accise est immédiatement répercutée alors que la vignette ne le sera que très progressivement et sans doute très partiellement, car dépendante des négociations contractuelles entre les transporteurs et leurs clients.

Conclusion

Ce rapport a permis de mettre en lumière les points suivants :


- la France bénéficie du prix du gazole hors taxes et hors accises le plus faible par rapport à tous les pays européens voisins. Après prise en compte des accises applicables au transport routier et l'augmentation de 4€/hl de l'accise au 1 janvier 2015, ce prix reste toujours un des plus faibles.
- les poids lourds étrangers qui circulent en France ne s'approvisionnent pas majoritairement en France. La mission estime ainsi qu'un peu moins d'un quart des consommations effectuées par ces poids lourds étrangers a fait l'objet d'un achat de carburant en France. Depuis 2008, cette part a augmenté significativement. La mission a mis ainsi au point une méthodologie permettant de suivre cette part.
- l'analyse du différentiel de prix avec les pays voisins suite à l'augmentation de 4€/hl du gazole pour le transport routier laisse à penser que la part des consommations achetée en France ne devrait pas évoluer significativement en 2015.
- l'instauration d'une vignette sur une partie du réseau routier français est juridiquement possible au regard des règles européennes à la condition que le système de collecte soit simple et qu'il n'y ait aucune discrimination des poids lourds étrangers.
- une vignette de 500€ appliquée à l'ensemble du réseau routier national et départemental hors autoroutes concédées dégagerait une recette brute de 350 M€ dont 95 M€ supportée par les poids lourds étrangers, recette devant être très certainement partagée avec les collectivités locales
- les coûts de gestion d'une vignette peuvent être estimés en toute première approximation à 40/50 M€ par an y compris l'amortissement des nouveaux logiciels nécessaires. Les recettes nettes sur les poids lourds étrangers sont donc de l'ordre de 50M€ si on impute à ces derniers l'ensemble des coûts de gestion, ou de l'ordre de 80M€ en cas d'imputation proportionnelle, donc relativement faibles en regard de ce qu'ils acquittent au titre de la TICPE et de la lourdeur du système à mettre en place.
- le remplacement de l'augmentation de 4€/hl du gazole par une vignette à 500€ crée une charge nette pour les transporteurs français : la baisse de l'accise est immédiatement répercutée alors que la vignette ne le sera que très progressivement et sans doute très partiellement.

Marc d'Aubreby



Ingénieur général
des ponts, des eaux et des forêts

Michel Pinet



Ingénieur général
des ponts, des eaux et des forêts

Annexes

1. Lettre de mission



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DE L'ÉNERGIE

Paris, le 23 DEC. 2014

Réf : D14019847

Objet : Mission d'expertise et d'appui du CGEDD sur le financement des infrastructures routières et de leur usage

La Ministre

Le Secrétaire d'Etat chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche

à

Monsieur Patrice PARISE,
Vice-président du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable

Nous vous demandons de réaliser une mission d'expertise et d'appui sur le financement des infrastructures routières et de leur usage.

En premier lieu, la mission présentera les coûts relatifs au réseau routier non concédé et ses modalités de financement ainsi que les contributions des différents usagers afin d'éclairer les parties prenantes et les pouvoirs publics sur la situation actuelle.

Par ailleurs, la mission analysera en particulier la faisabilité de la mise en place en dehors du réseau routier concédé d'un droit d'usage. La mission devra examiner les différents aspects : champ d'application, taux, recouvrement, contrôle, sanctions, compatibilité avec le droit européen et national, aspects techniques, en partant notamment des propositions qui ont pu être formulées par les organisations professionnelles du secteur du transport routier de marchandises.

La mission pourra examiner d'autres modes de financement de l'AFITF qui pourraient être proposés lors des réunions de travail avec les professionnels. La contribution des poids lourds étrangers aux différentes solutions de financement devra être analysée. A ce titre, il conviendra de systématiquement indiquer la part de financement supportée par les pavillons étrangers circulant sur le réseau routier français pour chaque hypothèse analysée.

La part de la TICPE acquittée du fait de l'achat sur le territoire français de produits énergétiques lié à la circulation des poids lourds étrangers (transit, prestation internationale et cabotage) devra être évaluée ainsi que sa sensibilité éventuelle suivant les différents scénarii analysés.

Hôtel de Roquelaure – 246, boulevard Saint-Germain – 75007 Paris – Tél : 33 (0)1 40 81 21 22
www.developpement-durable.gouv.fr



Enfin, la mission pourra utilement demander une comparaison des modes de financement des infrastructures routières et de leur usage dans différents pays européens afin d'éclairer les travaux.

Pour conduire cette mission, vous bénéficierez de l'appui des services du Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie. Le Ministère des Finances et des Comptes Publics pourra être utilement associé.

Vos travaux se dérouleront jusqu'en juin 2015. Un premier rapport d'étape devra nous être rendu avant le 31 janvier 2015.



Ségolène ROYAL



Alain VIDALIES

2. Liste des participants au groupe de travail

<i>Nom</i>	<i>Prénom</i>	<i>Organisme</i>	<i>Fonction</i>
GROLLEAU	Marc	AFTRI	Président
LEZINEAU	Chantal	AFTRI	Déléguée Générale Adjointe
LEHOUX	Frédérique	ANIA	Responsable juridique
ROSE	Christian	AUTF	Délégué Général Adjoint
POUZIN	Hugues	CGI	Président
HERNU	Jean-Brice	CGI	Président Commission Transports
MONGIN	Roland	CGI	Membre Commission Transports
BLUMEL	Rachel	Coop de France	Directrice
RAMFEL	Emmanuel	Coop de France	
LAURENT	Yves-Marie	Coop de France	
L. HERROU	Philippe	CSD	Vice-Président
JOGUET	Philippe	FCD	Directeur Développement Durable
BASCLET	Giulia	FCD	Responsable Environnement Transport
ECKERT-MALECOT	Monelle	FNSEA	Service juridique et fiscal
PAULISSEN	Nicolas	FNTR	Délégué Général
BERTHELOT	Florence	FNTR	Déléguée Générale Adjointe
DALY	Benoît	FNTR	Secrétaire Général
MATHELIE-GUINLET	Gilles	OTRE	Secrétaire Général
RIVERA	Jean-Marc	OTRE	Secrétaire Général Adjoint
FARGUES	Yves	TLF	Président
VANDALLE	Pascal	TLF	Directeur du Pôle terrestre
STREANGA	Mihaela	UNFD	Juriste
BACOU	Roland	UNOSTRA	Président
PONS	Catherine	UNOSTRA	Déléguée Générale

3. Étude de la Direction Générale du Trésor sur le financement des infrastructures



MINISTÈRE DES FINANCES
ET DES COMPTES PUBLICS

MINISTÈRE DE L'ÉCONOMIE,
DE L'INDUSTRIE ET DU NUMÉRIQUE

Contributions des Services économiques des pays suivants : Allemagne, Autriche, Belgique, Italie, Pays-Bas, Royaume-Uni

Janvier 2015

Ce document de travail, réalisé par le réseau international de la Direction Générale du Trésor sur la base d'un cahier des charges et questionnaire précis fournis par le(s) commanditaire(s), permet de disposer d'un panorama de diverses situations à l'international. Toutefois, il ne constitue d'aucune manière une prise de position de la DG Trésor (et par extension celle des ministères économiques et financiers) sur le sujet donné.

Ce dossier, réalisé pour le compte du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), comprend 6 fiches pays analysant les modes de financement des infrastructures routières et leur usage dans ces États européens.

La DG Trésor ne peut en aucun cas être tenue responsable de l'utilisation et de l'interprétation de l'information contenue dans ce document.

ALLEMAGNE

Éléments de contexte général :

De façon générale, le sujet du financement des infrastructures fait actuellement l'objet d'un débat politique en Allemagne, dans un contexte où le gouvernement fédéral s'est fixé comme priorité le retour à l'équilibre budgétaire (« *schwarze Null* ») en 2015 et où le besoin en investissements est criant dans plusieurs secteurs, ce qui s'illustre entre autres par la vétusté de certains tronçons et ponts d'autoroutes ou de routes fédérales⁴⁴.

D'après les conclusions fin 2013 de la Commission⁴⁵ sur un financement durable des infrastructures de transport, mise en place par les ministres des Transports des *Länder*, il manquait 7,2 milliards d'euros par an, en totalisant les besoins au niveau fédéral, des *Länder* et des communes – la moitié en incombant au budget fédéral.

Q1/- Rappeler brièvement les caractéristiques du réseau routier (taille, gestionnaires, répartition entre les infrastructures concédées et les autoroutes/routes nationales et locales). Indiquer s'il existe des organismes spécialisés ou des fonds dédiés pour le financement des infrastructures routières. Préciser le volume et la nature des trafics. Sur les PL, distinguer les PL nationaux des PL étrangers.

En 2013, le réseau routier public allemand était composé⁴⁶ au total de 230 400 km de routes, qui se répartissaient en 12 917 km d'autoroutes fédérales, 39 400 km de routes fédérales, 86 200 km de routes dépendant des *Länder* et 91 900 km de routes dépendant des *Kreise* (districts/arrondissements).

En termes de volume⁴⁷, les autoroutes allemandes étaient traversées en 2013 par une moyenne de 47 600 véhicules à moteur par 24h (dont 40 500 voitures et 7 090 poids lourds + autobus), soit un volume annuel de 224,2 Md km. Sur les routes fédérales circulaient en moyenne 9 420 véhicules à moteur par 24h (dont 8 630 voitures et 790 poids lourds + autobus), soit un volume annuel de 108,4 Md km.

⁴⁴20% des autoroutes et 40% des routes fédérales seraient en mauvais état, 47% des surfaces de ponts ont un état « encore suffisant » ou pire, d'après *Pro Mobilität – Initiative für Verkehrsinfrastruktur*, 17 juillet 2013, <http://www.promobilitaet.de/daten/finanzierung-verkehrsinfrastruktur/finanzierung-von-strasseninfrastruktur-in-deutschland2>

⁴⁵Cf. <http://www.kurt-bodewig.de/node/87> (ses conclusions ont été adoptées le 2 octobre 2013 par les ministres des Transports des *Länder*)

⁴⁶Sans compter les routes communales, mais avec les traversées de communes (35 700 km en 1990).

Source : *Verkehr in Zahlen 2014/2015* (« chiffres du Transport »), rapport annuel publié par le ministère fédéral des Transports en septembre 2014 (et disponible pour la première fois en ligne, sur <http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/LA/verkehr-in-zahlen.html>) – p.101.

⁴⁷*Ibid*, p.106 et p.109.

Plus particulièrement, les véhicules devant s'acquitter de la taxe *Lkw-Maut* sur les autoroutes (i.e. les poids lourds à partir de 12 tonnes⁴⁸) y représentaient 27 228 Mkm, dont 26 531 Mkm provenant de pays de l'UE (dont 16 925 Mkm d'Allemagne), et 682 Mkm d'origine hors UE + 15 Mkm d'origine non identifiée. On constate une relative progression des poids lourds provenant de pays d'Europe centrale et orientale (cf. tableau en Annexe)⁴⁹.

Pour ce qui concerne les autoroutes et routes fédérales, le ministère fédéral des Transports agit en tant que maître d'ouvrage pour le compte du gouvernement fédéral : il planifie les priorités des investissements, détermine ainsi la répartition des moyens budgétaires et les gère en commun avec les *Länder*, qui sont par ailleurs responsables de l'exploitation courante et de la mise en œuvre des moyens budgétaires.

La société de financement des infrastructures de transports, à responsabilité limitée (*Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mbH – VIFG*) est en charge de la répartition des recettes provenant de la *Lkw-Maut*. Elle assume également la mission de soutien au ministère fédéral des Transports pour ce qui concerne la préparation, la mise en œuvre et la finalisation de projets en Partenariat Public-Privé (PPP). La planification, la construction, le financement et l'exploitation des autoroutes et routes fédérales ne relèvent pas de la compétence de cette société. La Sàrl de la Planification et la construction des autoroutes/routes fédérales (*Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH – DEGES*) assume la responsabilité de la planification et de la construction des autoroutes et routes fédérales, mais n'est pas impliquée dans leur financement ni dans leur exploitation courante.

NB : Le contrat de coalition (entre CDU, CSU et SPD) prévoit que des propositions soient faites en commun avec les *Länder* pour une réforme visant à une optimisation du système de gestion des routes – ce qui est actuellement examiné par un groupe de travail ad hoc, auquel participent le ministère fédéral des Transports et un certain nombre de *Länder*⁵⁰.

Q2/- Préciser le contexte local: débats ou de projets concernant le financement des infrastructures routières ou la circulation de transit des poids lourds, existence et montant d'un plan d'investissement pour les prochaines années.

Afin de répondre au déficit d'investissements mentionné en introduction, le ministre fédéral des Transports Alexander Dobrindt propose, en plus de l'augmentation à hauteur de 5 milliards d'euros pour les années 2014 à 2017 prévue par le contrat de coalition, de s'appuyer sur l'élargissement de la *Lkw-Maut* (1000 km supplémentaires à partir du 1^{er} juillet 2015 : amenant des revenus supplémentaires de +80M€/an ; passage de 12 t à 7,5 t à partir du 1^{er} octobre 2015 : +300M€/an, élargissement à toutes les routes fédérales à partir de 2018 : +2000M€/an) et l'introduction de la redevance pour les voitures particulières *Pkw-Maut* à partir du 1^{er} janvier 2016 (+500M€/an), mais aussi sur les Partenariats Publics Privés.

Au cours des derniers mois, les critiques se sont avant tout concentrées sur l'introduction de la *Pkw-Maut*, à cause des coûts de fonctionnement jugés trop importants par certains et de la

⁴⁸ À partir du 1^{er} octobre 2015, élargissement aux camions à partir de 7,5 tonnes

⁴⁹ *Ibid*, p.107.

⁵⁰ Pour plus de détails, cf. la réponse du gouvernement fédéral le 1^{er} décembre 2014 à une question parlementaire au *Bundestag* : <http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/18/033/1803381.pdf>

potentielle incompatibilité avec le droit européen : le dispositif ne devant pas entraîner de coûts supplémentaires pour le conducteur ayant enregistré son véhicule en Allemagne, celui-ci bénéficiera d'une réduction d'un montant équivalent de l'impôt sur les véhicules (*Kfz-Steuer*). De ce fait, maintenant que le dispositif a été adopté le 17 décembre 2014 en Conseil des ministres, il faut s'attendre à une prise de position officielle de la Commission européenne quant à une discrimination éventuelle des citoyens au sein de l'UE⁵¹, une fois que ce dispositif aura été définitivement adopté par le parlement.

Le plan d'investissement pour les prochaines années est donné par le tableau suivant⁵², qui donne, pour chaque année en milliards d'euros, les dépenses totales, puis les investissements dans les autoroutes/routes fédérales, les voies ferrées, les voies maritimes/fluviales et enfin les voies de communication comprenant le transport multimodal :

in Mrd. Euro	Ist'13	Soll'14	Entw'15	Plan'16	Plan'17	Plan'18	Ø10-13	Ø14-17
Gesamtausgaben	303,7	296,5	299,5	310,6	319,9	329,3	303,6	306,6
Investitionen								
Fernstraßen	5,43	5,09	5,15	5,56	6,06	5,26	5,37	5,47
Eisenbahnen	4,37	4,23	4,51	4,63	4,66	5,21	4,41	4,51
Wasserstraßen	0,75	1,01	1,01	1,02	1,06	1,01	0,88	1,03
Verkehrswege*	10,60	10,46	10,81	11,35	11,91	11,61	10,72	11,13

* incl. Kombiniertes Verkehr. Im Durchschnitt 2010-13 mit 0,06 Mrd. Euro, 2014-17 mit 0,13 Mrd. Euro; Quellen: BMVI 2014, HDB 2014

Q3/- Quels sont les montants budgétaires affectés aux réseaux routiers en distinguant d'une part investissements et exploitation/fonctionnement et, d'autre part le réseau national et les autres réseaux en 2013 ? Ne pas inclure les autoroutes et les ouvrages d'art concédés (cf question Q4). Pour les investissements, il serait utile d'avoir une série sur trois ans (2011-2013) afin d'avoir une moyenne.

Le montant des investissements bruts s'élevait pour les ponts et les routes à : 11 340 M€ en 2011, 11 530 M€ en 2012, 11 730 M€ en 2013, dont respectivement, pour les autoroutes/routes fédérales :

5 110 M€ en 2011, 5 230 M€ en 2012, 5 380 M€ en 2013⁵³.

⁵¹ sur le [site internet du ministère des Transports](#), a été mis en ligne le 17 déc. 2014 une réponse du professeur de droit de l'université de Bonn, Christian Hillgruber (qui avait précédemment démontré la compatibilité du projet de *Plw-Maut* avec la réglementation européenne), aux deux points principaux d'une lettre de la commissaire aux Transports Violeta Bulc adressée au ministre fédéral des Transports Alexander Dobrindt quelques jours auparavant :

1) la réduction de la Kfz-Steuer pour les Allemands ne fait que réduire l'avantage comparatif qu'avaient les étrangers quant à la (non-)participation au financement des infrastructures et ne peut pas être considéré comme une discrimination, en se plaçant du point de vue du résultat final et non pas des étapes intermédiaires d'un changement réglementaire de fond (à noter que les décisions en matières de taxes et d'impôts sont restées de la compétence des Etats membres)

2) il n'est pas vrai que les prix des vignettes de courte durée soient dans certains cas trop élevés (« non proportionnels ») en comparaison des prix de la vignette annuelle, si l'on tient compte des coûts fixes du système ainsi que le raisonnement écologique y afférent ; les 10 à 22€ dont il est question ne devraient d'ailleurs pas empêcher les conducteurs étrangers d'utiliser le réseau routier allemand.

⁵² Source : *Pro Mobilität – Initiative für Verkehrsinfrastruktur*, 29 août 2014, http://www.promobilitaet.de/media/file/1166.Pro_Mobilitaet_final_Zahlen_Daten_Fakten_Verkehrsetat_2015.pdf

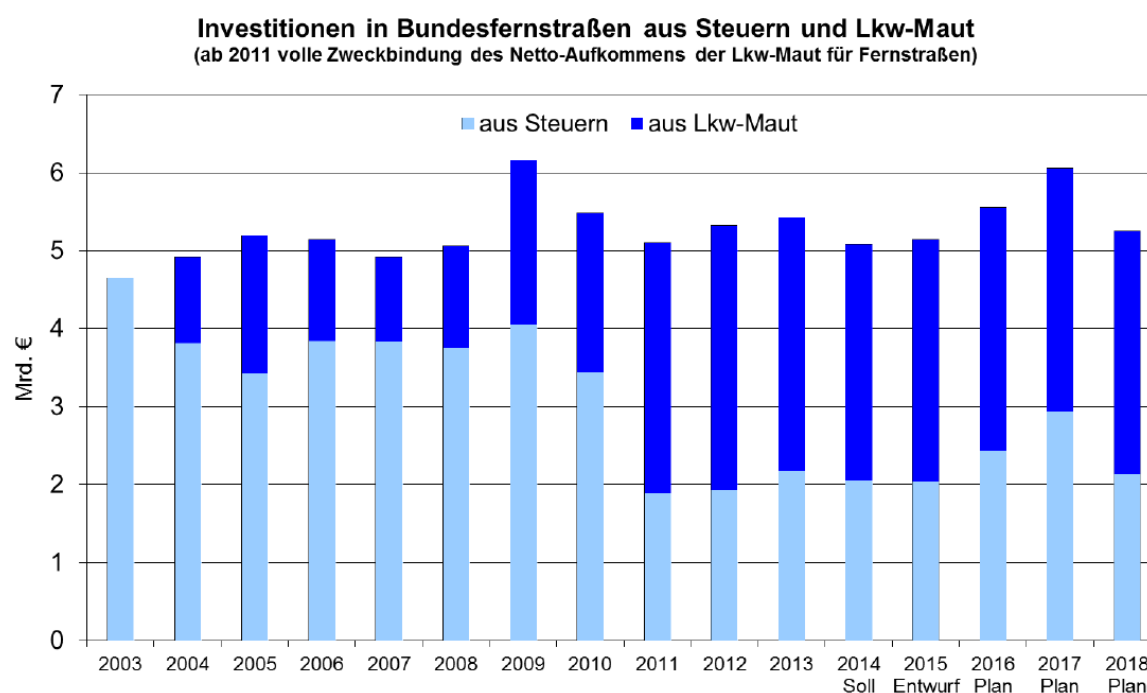
⁵³ Source : *Verkehr in Zahlen 2014/2015*, p.33.

NB : Dans les statistiques disponibles, il n'est pas fait de distinction entre investissements et exploitation/fonctionnement.

Q4/- Quels sont les montants des péages perçus sur le réseau et les ouvrages concédés avec la répartition VL/PL?

À ce jour, uniquement les poids lourds sont soumis sur les autoroutes à un péage : la *Lkw-Maut*. Les recettes de la *Lkw-Maut* se sont élevées à 4,391 Mds € en 2013, soit 29 M€ de plus qu'en 2012 (4,632 Mds€).

En guise de référence, le graphique suivant⁵⁴ permet de visualiser le montant des investissements dans les autoroutes/routes fédérales, en distinguant les recettes provenant des impôts (en bleu clair) des recettes provenant de la *Lkw-Maut* (en bleu foncé), ces dernières étant à partir de 2011 entièrement dédiées à ces routes.



Quellen: BMVI, Deutscher Bundestag, Hauptverband der Deutschen Bauindustrie

Q5/- Taxes sur les carburants (avec éventuellement composante carbone): montants perçus et répartition gazole/supercarburant. Ne pas rappeler les régimes gazole professionnel en Belgique et en Italie, seulement le montant total des ristournes versées. Indiquer si des majorations sont prévues pour 2015.

En 2013, le total des taxes provenant des véhicules à moteur s'élevait à 41 386 M€, dont 8 490 M€ d'impôts sur les véhicules (*Kraftfahrzeugsteuer*, ou : *Kfz-Steuer*⁵⁵) et 32 895 M€ de

⁵⁴ Source : *Pro Mobilität – Initiative für Verkehrsinfrastruktur*, 19 décembre 2014, http://www.promobilitaet.de/media/file/1170.Grafik_Investitionen_in_BFStr_vor_und_nach_Einfuehrung_der_Lkw-Maut.pdf

⁵⁵ Le montant dû pour un véhicule en particulier peut être obtenu à l'aide du calculateur en ligne « *Kfz-Rechner* » du ministère des Finances : http://www.bundesfinanzministerium.de/Web/DE/Themen/Steuern/Steuerarten/Kraftfahrzeugsteuer/BMF_Anordnungen_AI

taxe sur les produits pétroliers (*Mineralölsteuer*, renommée depuis 2006 en *Energiesteuer*), qui correspond en moyenne à 0,66 €/l pour l'essence sans plomb et à 0,47 €/l pour le gazole.

Le total de 25 538 M€ de taxe sur les produits pétroliers pour le transport motorisé individuel se décompose en 2013 en 16 864 M€ provenant de l'essence et 8 673 M€ provenant du gazole.⁵⁶

Aucune majoration de taxes n'est prévue pour 2015, que ce soit pour l'impôt sur les véhicules ou pour la taxe sur les produits pétroliers.

Q6/- Quelles sont les taxes/redevances d'usage du réseau routier (hors péages) ou liées à la possession d'un véhicule léger ou d'un PL ? Préciser si les taxes sont affectées à un usage/organisme spécifique ou si elles financent le budget général/régional. Indiquer le montant perçu. Ne pas décrire les barèmes détaillés, un renvoi internet suffira.

Jusqu'à présent et tant que la *Pkw-Maut* n'est pas introduite, il n'y a pas de taxes/redevances d'usage du réseau routier liées à la possession d'un véhicule léger.

Pour ce qui concerne les poids lourds, comme indiqué à la question 1, c'est la société de financement des infrastructures de transports, à responsabilité limitée (*Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mbH – VIFG*) qui est en charge de la répartition des recettes provenant de la *Lkw-Maut*. Le montant dû par kilomètre est échelonné suivant le nombre d'essieux du véhicule (deux catégories : jusqu'à 3 essieux / à partir de 4 essieux) et suivant la catégorie d'émissions. Le barème détaillé est indiqué sur le site internet du ministère des Transports⁵⁷.

Commentaires complémentaires éventuels:

En complément, en particulier avec la Q2, on peut signaler que la stratégie de financement des infrastructures de transports est non seulement portée par le ministère des Transports, mais aussi par le ministère des Finances et par le ministère de l'Economie.

Selon des informations internes reprises par la presse, le ministère des Finances a initié une réflexion sur la création d'une société fédérale des autoroutes (*Autobahngesellschaft*), qui aurait la responsabilité du développement, de l'entretien et de l'exploitation du réseau des autoroutes/routes fédérales, y compris de leur financement et qui percevrait donc tous les revenus des différents systèmes de péages/redevances (*Lkw-Maut* et *Pkw-Maut*). Du capital privé pourrait abonder cette société, que ce soit via un financement par le marché, ou par des PPP, ou par une privatisation partielle ou totale de la société.

[lgemeines/KfzRechner/KfzRechner.html](#)

⁵⁶ Source : *Verkehr in Zahlen 2014/2015*, p. 294-295

⁵⁷ <http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/FAQs/Lkw-Maut/lkw-maut-faq.html>: 7. Wie hoch ist die Lkw-Maut und wie wird der zu zahlende Betrag ermittelt?

Le ministre de l'Economie, Sigmar Gabriel (SPD) a de son côté mis en place, en août 2014, une Commission d'experts pour le renforcement des investissements en Allemagne⁵⁸. Son rapport final sera présenté le 21 avril 2015.

Annexe :

Volumes annuels de circulation de véhicules devant s'acquitter de la taxe/péage *Lkw-Maut* sur les autoroutes (actuellement les poids lourds à partir de 12 tonnes), suivant leur pays d'origine⁵⁹.

Fahrleistungen der mautpflichtigen Fahrzeuge¹⁾ auf deutschen Autobahnen²⁾ - in Mio. km

Herkunftsland	2008	2009	2010	2011	2012	2013
EU	26 769	23 639	25 014	25 935	25 894	26 531
Belgien	248	195	201	190	165	146
Bulgarien	122	128	159	196	243	295
Dänemark	153	120	121	113	96	88
Deutschland	18 003	15 989	16 581	16 934	16 715	16 925
Estland	61	57	62	63	58	57
Finnland	32	28	31	29	24	24
Frankreich	97	78	79	81	78	75
Griechenland	39	33	31	28	25	25
Großbritannien	33	31	33	33	32	31
Irland	18	16	17	18	16	14
Italien	350	286	291	280	244	211
Kroatien ³⁾	-	-	-	-	59	68
Lettland	116	87	96	110	116	119
Litauen	326	268	301	347	384	407
Luxemburg	131	113	113	112	99	92
Malta	1	1	1	1	1	1
Niederlande	1 266	1 084	1 137	1 136	1 067	1 044
Österreich	598	448	439	430	389	363
Polen	2 359	2 116	2 406	2 627	2 784	3 072
Portugal	74	69	80	87	81	79
Rumänien	271	270	342	427	495	590
Schweden	78	66	69	65	55	46
Slowakei	407	357	409	473	497	525
Slowenien	269	244	271	282	278	285
Spanien	206	195	206	214	211	203
Tschechien	1 039	929	1 023	1 075	1 072	1 099
Ungarn	461	419	502	573	597	634
Zypern	10	11	12	12	13	13
Nicht-EU	778	669	717	740	684	682
Unbekannt	60	52	4	11	14	15
Summe	27 606	24 360	25 735	26 686	26 591	27 228

¹⁾ Lastkraftfahrzeuge ab einem zulässigen Gesamtgewicht von 12 t.- ²⁾ Einschl. einiger Abschnitte von drei Bundesstraßen.- ³⁾ EU-Mitgliedschaft ab 1.7.2013. Quelle: 6.

⁵⁸ La composition de cette Commission est donnée sur : <http://www.bmwi.de/DE/Presse/pressemitteilungen.did=651464.html>

⁵⁹ Source : *Verkehr in Zahlen 2014/2015*, p.107.

AUTRICHE

Q1/- Rappeler brièvement les caractéristiques du réseau routier (taille, gestionnaires, répartition entre les infrastructures concédées et les autoroutes/routes nationales et locales). Indiquer s'il existe des organismes spécialisés ou des fonds dédiés pour le financement des infrastructures routières. Préciser le volume et la nature des trafics. Sur les PL, distinguer les PL nationaux des PL étrangers.

Tableau 1 : Le réseau routier par Land et par type de routes en km

Land	Autoroutes	Voies rapides	Routes nationales	anciennes routes nationales	routes de province	routes communales	réseau routier total
Vienne	43,094	11,731	54,825	221,311		2 543,980	2 820,116
Basse-Autriche	350,422	160,316	510,738	2 948,063	10 646,636	27 000,000	41 105,437
Burgenland	79,931	62,698	142,629	567,458	1 194,464	3 910,000	5 814,551
Haute-Autriche	298,890	1,698	300,588	1 581,100	4 408,868	20 549,420	26 839,976
Salzbourg	143,626		143,626	700,902	674,842	3 700,000	5 219,370
Styrie	307,768	151,196	458,964	1 589,000	3 336,000	12 900,000	18 283,964
Carinthie	242,504	17,749	260,253	1 140,108	1 607,772	6 500,000	9 508,133
Tyrol	189,326	34,103	223,429	967,512	1 268,507	8 650,000	11 109,448
Vorarlberg	63,373	28,102	91,475	297,055	501,956	3 000,000	3 890,486
Autriche	1 718,934	467,593	2 186,527	10 012,509	23 639,045	88 753,400	124 591,481

Source : Ministère des Transports

Le réseau routier à haut débit (autoroutes et voies rapides soit resp. 1 718,934 km et 467,593 km) est géré par l'entreprise publique ASFINAG (*Autobahnen- und Schnellstrassenfinanzierungs-AG*). Cette société anonyme détenue par l'État assure le financement, la programmation, la conception, la construction ainsi que l'entretien du réseau routier à haut débit. Depuis 1997, ASFINAG a le droit de prélever des péages et d'en utiliser les recettes pour remplir son rôle.

Depuis le 1^{er} janvier 2004, l'Autriche a introduit un système de péage pour tous les véhicules d'un poids maximal autorisé supérieur à 3,5 tonnes (poids lourds et autocars) empruntant les autoroutes et voies rapides. Les tarifs dépendent du nombre d'essieux, des kilomètres parcourus, et des classes d'émissions polluantes EURO. En 2014 le péage perçu pour les poids lourds s'est élevé à 1,1 Mrd EUR. Les VL (<3,5 t) doivent être dotés d'une vignette autoroutière délivrée pour une durée allant de 10 jours à un an.

En 2014, 23 207 706 vignettes ont été vendues pour un montant de 406 MEUR. De plus, certaines routes de montagne représentant 140 km de réseau ont conservé leur tarification spécifique (péages perçus en 2014 : 148 MEUR). Le bénéfice d'ASFINAG s'est élevé à 471 MEUR.

Tableau 2 : Le volume et la nature des trafics sur le réseau routier à haut débit

	2013	2012	2011	2010	2009
Millions de km parcourus par an par des véhicules <= 3,5 t	24 546	24 068	23 694	23 431	23 097
Millions de km parcourus par an par des véhicules > 3,5 t	3 178	3 130	3 139	3 027	2 838
Total	27 724	27 198	26 833	26 458	25 935
Le réseau à haut débit en km	2 178	2 178	2 175	2 175	2 135

Source : ASFINAG

La part des poids lourds étrangers était de 58 % en 2013.

Q2/- Préciser le contexte local: débats ou de projets concernant le financement des infrastructures routières ou la circulation de transit des poids lourds, existence et montant d'un plan d'investissement pour les prochaines années.

Afin de financer le réseau routier à haut débit, ASFINAG emprunte sur les marchés des capitaux. Les investissements se basent sur un programme d'investissement de six ans. Actuellement le programme IIP (*Infrastrukturinvestitionsprogramm*) 2015-2020 est en vigueur.

Points de débats :

- Au cours des trois dernières années, une partie (200 MEUR) des péages perçus a été versée au budget de l'État. La chambre économique WKO (*Wirtschaftskammer Österreich*) s'est prononcée contre cette pratique.
- Le système de péage tient compte des classes d'émissions polluantes EURO (tarifs pour 2015 en euro par km hors 20 % de TVA) :

Tableau 3 : ventilation des péages par classe d'émissions

Classe d'émissions	Véhicules à 2 essieux	Véhicules à 3 essieux	Véhicules à 4 essieux ou plus
EURO VI	0,156	0,2184	0,3276
EURO EEV	0,170	0,2380	0,3570
EURO IV et V	0,188	0,2632	0,3948
EURO 0 à III	0,211	0,2954	0,4431

À l'avenir, des coûts externes de 5 à 10 centimes pourraient être ajoutés en tenant compte des gaz nitreux, de la poussière fine et du bruit.

- Sur le corridor du Brenner une partie du péage est destinée à des tunnels ferroviaires (tunnel de base de Brenner).

- Il y a actuellement une discussion en cours visant à impliquer des investisseurs privés dans le cadre des PPP. Pour l'instant ceux-ci sont réticents en raison de la faible densité du trafic.

Q3/- Quels sont les montants budgétaires affectés aux réseaux routiers en distinguant d'une part investissements et exploitation/fonctionnement et, d'autre part le réseau national et les autres réseaux en 2013 ? Ne pas inclure les autoroutes et les ouvrages d'art concédés (cf question Q4). Pour les investissements, il serait utile d'avoir une série sur trois ans (2011-2013) afin d'avoir une moyenne.

Réseau routier à haut débit : la société ASFINAG ne reçoit pas de moyens budgétaires. En 2013, 630 MEUR étaient destinés à l'infrastructure du réseau routier, 300 MEUR à la construction de nouvelles routes et 300 MEUR à la maintenance.

Tableau 4 : Prévisions d'investissement sur la période 2015-2020

En MEUR

	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Programme IIP (*)	1 052	1 257	1 311	1 308	1 167	1 081

* *Infrastrukturinvestitionsprogramm*

Reste du réseau : les Länder ont alloué 3,2 % de leurs budgets 2013 à l'entretien et au développement du réseau routier.

Q4/- Quels sont les montants des péages perçus sur le réseau et les ouvrages concédés avec la répartition VL/PL?

Le gouvernement cherche à maintenir la répartition suivante 25 % (VL) : 75 % (PL).

Tableau 5 : Montants des péages perçus par catégorie

Péages perçus par ASFINAG en MEUR	2013	2014	2015 (prévisions)
Poids lourds	1 135	1 238	1 249
Vignettes	406	431	442
Péages perçus sur les routes de montagnes	148	154	152
Total	1 689	1 823	1 843

Q5/- Taxes sur les carburants (avec éventuellement composante carbone): montants perçus et répartition gazole/supercarburant. Ne pas rappeler les régimes gazole professionnel en Belgique et en Italie, seulement le montant total des ristournes versées. Indiquer si des majorations sont prévues pour 2015.

La taxe sur les carburants (*MöSt, Mineralölsteuer*) est fixée à 48,2 centimes par litre d'essence et à 39,7 centimes par litre de diesel et rapporte 4,1 Mrd EUR par an au Budget fédéral. Un tiers des carburants est acheté par des véhicules étrangers en raison du prix relativement faible (tourisme fiscal). Cela a des conséquences sérieuses entravant le respect des objectifs en matière de réductions des émissions de CO₂.

Q6/- Quelles sont les taxes/redevances d'usage du réseau routier (hors péages) ou liées à la possession d'un véhicule léger ou d'un PL ? Préciser si les taxes sont affectées à un usage/organisme spécifique ou si elles financent le budget général/régional. Indiquer le montant perçu. Ne pas décrire les barèmes détaillés, un renvoi internet suffira.

À l'achat d'un véhicule, chacun doit s'acquitter de la taxe Nova (*Normverbrauchsabgabe*). Cette taxe varie selon les émissions de CO₂ du véhicule. Chaque année, les propriétaires de VL sont également redevables d'une taxe d'assurance liée au type de moteur (*motorbezogene Versicherungssteuer*). Les PL sont soumis à la taxe de circulation (*Kraftfahrzeugsteuer*).

Tableau 6 : Taxes et redevances perçues par l'État en 2014

	<i>en MEUR</i>
Taxe sur les carburants	4 150
TVA sur les carburants	1 359
TVA sur l'achat des véhicules	1 700
TVA pour la réparation automobile	978
Taxe à l'achat des véhicules Nova	520
Taxe d'assurance	324
Taxe d'assurance liée au type de moteur	2 050
Taxe de circulation (> 3,5 t)	50
Vignettes	431
Péages perçus sur les routes de montagne	154
Péages perçus des PL	1 238
Autres taxes	312
Total	13 266

BELGIQUE

Q1/- Rappeler brièvement les caractéristiques du réseau routier (taille, gestionnaires, répartition entre les infrastructures concédées et les autoroutes/routes nationales et locales). Indiquer s'il existe des organismes spécialisés ou des fonds dédiés pour le financement des infrastructures routières. Préciser le volume et la nature des trafics. Sur les PL, distinguer les PL nationaux des PL étrangers.

En Belgique, les régions exercent les compétences dans les domaines de transport (à l'exception des questions concernant les groupes ferroviaires SNCB et Infrabel).

1. Réseau

Réseau routier (en Km)

En km	Wallonie	Flandre	Bruxelles-Capitale	Belgique (total)
Autoroutes	869	867	11	1.747
Routes régionales	6.839	5.372	320	12.531
Routes provinciales	714	635	0	1.349
Routes communales	70.840	62.550	1.550	134.940
Total	79.262	69.424	1.881	150.567

Source : SPF Mobilité

La gestion est assurée par les régions :

- Wallonie : Direction générale des Routes (DGO1) ;
- Flandre : Administration des Routes et des Communications - Administratie Wegen en Verkeer ;
- Bruxelles-Capitale : Direction « Bruxelles Mobilité ».

En Wallonie, la SOFICO (Société de Financement Complémentaire des infrastructures) est le maître d'ouvrage du réseau dit structurant (autoroutes et 600 km de routes régionales stratégiques à 2x2 voies, soit 50% du trafic routier régional). La SOFICO est en charge du « Plan route », programme de modernisation du réseau, et de la valorisation du domaine routier adjacent (aires routières, réseau de fibres optiques et développement d'installations d'énergies alternatives le long des autoroutes).

Trafic de véhicules sur le territoire belge par région (en million de vkm)

Région de Bruxelles-Capitale	3.772
Région flamande	56.747
Région wallonne	38.159
Total	98.678

Source : Eurostat

Trafic de véhicules sur le territoire belge par route (en million de vkm)

Autoroutes	36.182
Routes provinciales et régionales	40.209
Routes communales	22.287
Total	98.678

Source : Eurostat

Trafic de véhicules sur le territoire belge par type (en million de vkm)

Motocyclette	1.266
Voiture	78.140
Camionnette	9.982
Camion ou tracteur	8.098
Autobus ou autocar	767
Véhicule spécial	425
Total	98.678

Source : Eurostat

La part du trafic de camions étrangers est de 45 % (3,5 Mdvkm).

Q2/- Préciser le contexte local: débats ou de projets concernant le financement des infrastructures routières ou la circulation de transit des poids lourds, existence et montant d'un plan d'investissement pour les prochaines années.

a) La nouvelle fiscalité routière. L'instauration d'une taxe kilométrique pour les camions est sur les rails et devrait fonctionner en 2016 (cf. Question spécifique ci-dessous). En revanche, pour les véhicules légers, les régions n'ont pas encore convenu d'un régime harmonisé :

- Le gouvernement flamand souhaite instaurer un système de péage routier avec une vignette ou une redevance kilométrique ;
- Le gouvernement wallon ne souhaite pas instaurer une redevance kilométrique ;
- Bruxelles-Capitale avait envisagé l'installation de péage à l'entrée de la ville, puis a retiré le projet.

b) un Plan Infrastructure est prévu pour la fin 2015 par le gouvernement wallon. Le ministre des travaux publics envisage de solliciter le secteur privé comme partenaire ou concessionnaire du réseau routier wallon, pour une partie de la gestion, de l'exploitation ou de la maintenance.

Q3/- Quels sont les montants budgétaires affectés aux réseaux routiers en distinguant d'une part investissements et exploitation/fonctionnement et, d'autre part le réseau national et les autres réseaux en 2013 ? Ne pas inclure les autoroutes et les ouvrages d'art concédés (cf question Q4). Pour les investissements, il serait utile d'avoir une série sur trois ans (2011-2013) afin d'avoir une moyenne.

1. montants budgétaires affectés aux réseaux routiers en 2013

En Wallonie,

- Budget de fonctionnement : en millions €

Construction et entretien : génie civil	225
Construction et entretien : autres (éclairage, signalisation...)	25
Total	250

- Dans le cadre du « Plan Routes », la SOFICO dispose depuis 2010 d'une enveloppe de 500 M€ sur 4 ans, financée pour moitié par un prêt de la BEI. La Sofico investit également sur fonds propres. Outre les prêts BEI, ses moyens financiers proviennent de recettes du trafic et de la valorisation du domaine routier : concessions d'aires autoroutières ou d'espaces pour l'installation d'éoliennes, placement de fibres optiques, etc.

État d'avancement du Plan Route

An 31/12/2013	Nombre de dossiers	Dossiers fusionnés	Km réhabilités	Budget global	Montants payés	Montant des Encours
1 - Clôturé	73	20	346,09	131.705.269 €	126.340.970 €	5.364.299 €
2 - En chantier	100	49	305,88	303.078.673 €	136.646.262 €	166.432.411 €
Total engagé	173	69	651,96	434.783.942 €	262.987.233 €	171.796.710 €
3 - A attribuer	33	18	31,50	119.775.424 €	-€	-€
TOTAL	206	87	683,46	554.559.366 €	262.987.233 €	171.796.710 €

- Les crédits d'investissements de la compétence du ministère wallon chargé des routes s'élèvent à 153 M€ en 2013.

routes : génie civil	143
routes : autres	10
Total	153

Flandre

- Budget de fonctionnement 2013 : en million €

Construction et entretien : génie civil	118
Construction et entretien : autres	51
Total	169

Q4/- Quels sont les montants des péages perçus sur le réseau et les ouvrages concédés avec la répartition VL/PL?

Il n'existe pas de système de péage en Belgique. En 2016, une taxe kilométrique pour les camions sera instaurée (cf. Q spécifique).

Q5/- Taxes sur les carburants (avec éventuellement composante carbone): montants perçus et répartition gazole/supercarburant. Ne pas rappeler les régimes gazole professionnel en Belgique et en Italie, seulement le montant total des ristournes versées. Indiquer si des majorations sont prévues pour 2015.

Recettes sur les carburants en Belgique en 2013 (en milliards d'euros)

Essence	0,94
Diesel	3,28
Sous-Total	4,22
Correction (incl. diesel professionnel)	-0,18
Total	4,04

Les taxes sur les carburants sont perçues par le gouvernement fédéral. En 2015, une majoration de la taxe sur le diesel est envisagée, à l'exception du diesel professionnel.

Q6/- Quelles sont les taxes/redevances d'usage du réseau routier (hors péages) ou liées à la possession d'un véhicule léger ou d'un PL ? Préciser si les taxes sont affectées à un usage/organisme spécifique ou si elles financent le budget général/régional. Indiquer le montant perçu. Ne pas décrire les barèmes détaillés, un renvoi internet suffira.Q1/-.....

Fiscalité d'usage du réseau routier en 2013, en millions d'euros

Accises sur les carburants	4 419
TVA sur carburants	2 531
TVA sur ventes de voitures neuves	1324
TVA sur ventes de voitures d'occasion	86
TVA sur entretien et réparation	2 052
TVA sur commerce de pièces et accessoires	1 529
Taxe sur prime d'assurance	196
Redevance sur les primes d'assurance	737
Taxe de circulation	1 562
Taxe de plaque d'immatriculation	34
Amendes	384
Contrôle technique	19

Permis de conduire	11
TMC	416
Cotisation de solidarité voitures de société	260
Divers	119
Total	15 679

Source : SPF Finances

Questions spécifiques:

Pour la Belgique: Quel est le montant revenant au pays sur les ventes d'Eurovignette. Ce montant est-il affecté au budget général ou à un financement des infrastructures routières?

En 2013, 65 millions d'euros recettes Eurovignette.

Depuis 2002, les autorités régionales bénéficient de l'ensemble des recettes fiscales.

Les montants sont affectés aux infrastructures routières, et en Wallonie, au Fonds du Péage et des Avaries. Les dépenses relatives à certaines interventions de la SOFICO et à la mise en œuvre de Viapass sont imputées sur ce fonds.

Pour la Belgique, décrire l'état du projet Viapass de passage à un péage de transit en 2016 en remplacement de l'Eurovignette en particulier les niveaux envisagés.

Les trois Régions ont retenu le consortium Sky-Ways, composé de T-systems International (Groupe Deutsche Telekom) et de Strabag AG (entreprise autrichienne), pour le développement de construction, de financement, d'entretien et de gestion du système de péage Viapass pour les poids lourds qui devrait entrer en vigueur en Belgique en 2016. Le système fonctionnera via la technologie satellitaire.

Viapass est également l'entité interrégionale mise en place pour coordonner et contrôler le système.

Les tarifs des péages ne sont pas encore connus.

Le contrat Sky-Ways couvre une période de douze ans pour un montant annuel de 115 millions d'euros. Le consortium est responsable de l'implantation des équipements notamment les portiques, caméras, centre de coordination de contrôle, centre de calcul des données et facturation.

Les véhicules seront équipés d'un On-Board Unit (OBU) enregistrant la distance parcourue et l'itinéraire emprunté. Le nombre de kilomètres parcourus sera transmis à un centre de traitement de données par une technologie sans fil, afin de générer la facture.

Selon les estimations non confirmées de Strabag, la Belgique pourrait escompter 700 à 800 millions d'euros par an.

<http://www.viapass.be/fr/>

ITALIE

Q1/- Rappeler brièvement les caractéristiques du réseau routier (taille, gestionnaires, répartition entre les infrastructures concédées et les autoroutes/routes nationales et locales). Indiquer s'il existe des organismes spécialisés ou des fonds dédiés pour le financement des infrastructures routières. Préciser le volume et la nature des trafics. Sur les PL, distinguer les PL nationaux des PL étrangers.

- Taille :

Réseau routier italien d'intérêt national (2012)	
Autoroutes	6 626 km (dont 1 300 publique et gratuite)
Routes nationales	19 861 km
Routes régionales et provinciales	153 588 km
Total réseau d'intérêt national	180 175 km
<i>Source : Compte National des Infrastructures 2012-2013</i>	

Répartition du réseau routier et autoroutier d'intérêt national						
	Autoroutes pour 10 000 hab.	Routes nationales pour 10 000 hab.	Routes régionales et provinciales pour 10 000 hab.	Autoroutes pour 100 km ²	Routes nationales pour 100 km ²	Routes régionales et provinciales pour 100 km ²
Italie du Nord ⁶⁰	1,26	1,55	19,03	2,89	3,54	43,46
Italie du Centre ⁶¹	0,98	2,09	25,72	1,96	4,19	51,48
Italie du Sud et Insulaire ⁶²	1,03	6,39	34,64	1,72	10,71	58,05
Italie	1,13	3,33	25,73	2,23	6,59	50,97

⁶⁰Piémont, Val d'Aoste, Lombardie, Trentin Haut-Adige, Vénétie, Frioul-Vénétie-Julienne, Ligurie, Émilie-Romagne.

⁶¹Toscane, Ombrie, Marches, Latium

⁶²Abruzzes, Molise, Campanie, Pouilles, Basilicate, Calabre, Sicile, Sardaigne

Le réseau national italien est assez inégalement réparti. Le Nord est relativement peu doté en routes nationales et régionales, alors que c'est le territoire le mieux relié au réseau autoroutier à la fois en termes absolus et relatifs par habitant et par km², tandis que la situation du Sud est inverse. Cette répartition est le reflet de la densité de villes importantes au Nord (Milan, Turin, Gênes, Bologne et Venise, etc.) reliées par un réseau important d'autoroutes, tandis que le Sud, plus rural, est caractérisé par un réseau dense de routes moyennes.

- Gestion :

- Routes nationales régionales et provinciales :

L'Italie a un réseau routier développé dont la gestion a largement évolué au cours des années 2000. Au niveau national, le ministère des Infrastructures et des Transports (MIT) est compétent en matière d'infrastructures routières (planification, construction, gestion et entretien). Il réglemente et gère le transport de personnes et de marchandises, la motorisation (homologation, immatriculation...) et la sécurité routière.

À l'origine du cadre réglementaire, il planifie les axes routiers nationaux. Auparavant le réseau national italien était géré et construit par l'organisme public ANAS, Associazione Nazionale per le Strade. Cependant suite à la privatisation des autoroutes italiennes à partir de 1999, au transfert, à partir d'octobre 2001, d'une partie du réseau routier national – et des fonctions attenantes (budget, ressources humaines, matériel) - aux Régions et collectivités locales (environ 25 000 km) dans le cadre de la régionalisation, l'ANAS est transformée en 2002 en société par actions ayant pour unique actionnaire l'État italien (loi n°178 du 08/08/2002). Ce changement de statut rend possible une privatisation de l'ANAS susceptible d'intervenir dès 2016.⁶³ Dorénavant, la gestion du réseau routier est tenue par l'ANAS (pour le réseau national et les autoroutes publiques), les sociétés concessionnaires d'autoroutes et les collectivités territoriales (routes régionales et provinciales).

L'ANAS est une société publique, indépendante du MIT, à qui est confiée, par une convention d'une durée de 30 ans, la construction et la gestion des routes nationales appartenant à l'État. Le MIT exerce des fonctions d'orientation, de contrôle et de surveillance technique et opérationnelle sur l'ANAS. Un contrat de programme renouvelé tous les trois ans fixe le cadre financier et le MIT effectue un contrôle budgétaire annuel. Depuis 2007, l'ANAS a créé plusieurs sociétés mixtes avec des régions (Lombardie, Vénétie, Piémont, etc.) ayant la concession de nouvelles autoroutes qui représente 443 km d'autoroutes en projet ou en construction au 31 décembre 2013.

Le réseau de routes et autoroutes de l'État confiées à l'ANAS au 18/12/2014 (km)	
Routes nationales	23 989 868
Autouroutes et raccordements autoroutiers	1 310 162
Total	25 300 030
<i>Source : ANAS</i>	

⁶³<http://www.ediliziaeterritorio.ilsolo24ore.com/art/infrastrutture24/2014-12-08/anas-miliardi-investimenti-2015-114336.php?uuiid=AbGSqvkK>

- **Détail du réseau routier local par Régions :**

	Routes régionales et provinciales en 2012 (en km)
Piémont	12.704
Val d'Aoste	496
Lombardie	10.345
Trentino Alto Adige	4.667
Vénétie	8.995
Frioul Vénétie Julienne	3.431
Ligurie	3.194
Emilia Romagne	8.974
Toscane	10.913
Ombrie	4.470
Marche	5.663
Latium	8.995
Abruzzes	5.847
Molise	2.348
Campanie	9.100
Pouilles	9.130
Basilicate	4.854
Calabre	9.265
Sicile	24.799
Sardaigne	6.098
Total Italie	153.588
<i>Source : Décompte National des Transports</i>	

- Réseau autoroutier :

Le réseau autoroutier s'étend sur 7 438,3 km desquels 6 775,3 km sont construits et 663 km en projet, soit 4,6% du réseau routier italien total. Ce réseau est inégalement réparti sur le territoire. Ainsi, la densité d'autoroutes est de 2,89 km par km² au Nord contre 1,72 km par km² au Sud (voir tableau page 1). En Italie, seules les autoroutes, dont, depuis 2010, celles directement gérées par l'ANAS, sont payantes.

Un règlement national fixe les tarifs pratiqués par les sociétés concessionnaires d'autoroutes. Le MIT assure le contrôle du respect des contrats de concessions autoroutières par le biais de la Structure de Vigilance sur les Concessions Autoroutières, créée par le Décret ministériel n°341/2012.

La plus importante entreprise concessionnaire est la société *Autostrade per l'Italia S.p.A.* qui gère 2 854 km en propre et, indirectement 240,4 km grâce à ses participations majoritaires dans d'autres sociétés.⁶⁴ Le deuxième acteur majeur est le groupe Gavio qui gère un réseau de 1212,1 km. Il convient donc de noter le relatif éclatement du marché autoroutier constitué de 25 sociétés contre 20 en France, dont 5 qui gèrent plus de 1000 km de réseau.

Il subsiste encore un réseau public d'autoroutes géré directement par l'ANAS, qui s'étend sur 1310 km environ, principalement dans le Mezzogiorno italien (la partie sud de la péninsule et la Sicile) plus enclavé.

⁶⁴La société Autostrade per l'Italia S.p.A. est l'actionnaire à 70% d'Ecomouv' qui était en charge de l'écotaxe en France.

Sociétés d'autoroutes concédées et à péage (En bleu : les sociétés du groupe Autostrade per l'Italia ; en vert : les sociétés du groupe Gavio)

Société	En exploitation (km)	En Construction (km)	Planifiées
Autostrade per l'Italia	2 854,6		
Autostrade Meridionali	51,6		
Milano Serravalle – Milano Tangenziali	179,1		6,0
Autostrade Torino-Savona	130,9		
Autostrade Torino-Ivrea-Valle d'Aosta	155,8		
Autocamionale della Cisa	101,0		80,0
Autovie Venete	210,2		
Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova	196,9	39,7	39,1
Autostrade del Brennero	314,0		
S.A.T.A.P.	291,9		
Autostrade Centro Padane	88,6		
Società Autostrade Valdostane	67,4		
Società Autostrada Ligure Toscana	154,9		
Autostrada dei Fiori	113,3		
Società Autostrada Tirrenica	40	14,6	187,4
Tangenziale di Napoli	20,2		
Consorzio Autostrade Siciliane	298,4		93,0
Società Italiana Traforo del Monte Bianco	5,8		
Società Italiana Traforo Autostrade del Frejus	82,5		
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta	32,4		
Società Italiana Traforo del Gran S. Bernardo	12,8		
Strada dei Parchi	281,4		

Autostrade Asti-Cuneo	55,7		34,5
CAV – Concessioni Autostradali Venete	74,1		
Autostrada Pedemontana Lombarda		24,8	62,2
Società di Progetto Brebemi		62,1	
Tangenziale Esterna		32,0	
Total	5 8123,5	173,2	505,2

Source : AISCAT, Association des autoroutes concédées.

Les investissements sur ce réseau en concession sont de 2 Mds € par an (2,03 Mds € en 2013) et 608,55 pour l'entretien en 2013. Ce réseau souffre de la récession qui frappe l'Italie : en 2012 le trafic a baissé de 7,08% et de 1,7 % en 2013 en nombre de véhicules-km. Entre 2007 et 2013, cette réduction est de 10,3%. Sur cette même période, l'augmentation des tarifs a cependant permis que les revenus des concessionnaires se maintiennent (voir Q4).

Trafic des Autoroutes concédées 2007-2013 (millions de véhicules-km)							
Véhicules	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Légers	63 558	63 266	64 555	64 498	63 574	59 078	58 177
Poids Lourds	20 230	19 806	18 364	18 773	18 751	17 347	16 945
Total	83 787	83 072	82 919	83 271	82 325	76 425	75 122

Données : Ministère des Infrastructures et Transports, AISCAT

Q2/- Préciser le contexte local : débats ou de projets concernant le financement des infrastructures routières ou la circulation de transit des poids lourds, existence et montant d'un plan d'investissement pour les prochaines années.

Il n'y a pas de réel débat actuellement sur la mise en place d'un péage pour la circulation de transit des poids lourds. Les transports routiers de marchandises supportent déjà une imposition indirecte de 7,87 Mds € en 2013.

Imposition indirecte des transports routiers de marchandises en 2013 (M €)	
TVA (achats et carburant)	3,165
Droits d'accise sur les carburants	4,422
Imposition d'inscription au registre national des véhicules	14

Impôt sur les assurances	122
Total	7 876
<i>Source : Confcommercio à partir des données Istat, MIT, MISE, ACI, UNRAE, et ANFIA</i>	

Pour les plans de financements se référer à la Q3 (Décrets-lois *del Fare* de 2013 et *Sblocca Italia* de 2014).

Q3/- Quels sont les montants budgétaires affectés aux réseaux routiers en distinguant d'une part investissements et exploitation/fonctionnement et, d'autre part le réseau national et les autres réseaux en 2013 ? Ne pas inclure les autoroutes et les ouvrages d'art concédés (cf question Q4). Pour les investissements, il serait utile d'avoir une série sur trois ans (2011-2013) afin d'avoir une moyenne.

Les routes nationales appartenant à l'État et les autoroutes publiques sont concédées à l'ANAS qui en retour est financée par le budget de l'État, des fonds structurels européens à destination du Mezzogiorno, une partie de la redevance versée par les autoroutes concédées et par les péages perçus directement sur son propre réseau d'autoroutes.

Chaque année, la loi de stabilité détermine le montant des financements affectés à la gestion et la construction des infrastructures routières. Ce financement se traduit par un « *contrat de programme* », qui doit être approuvé par le Comité Interministériel pour la programmation économique (CIPE) et qui détermine les objectifs de l'ANAS fixés par le Ministère des Infrastructures et des Transport (MIT), notamment sur l'utilisation des financements publics. La délibération CIPE n°55, du 2 août 2013, publié au journal officiel le 14 janvier 2014, approuve le contrat de programme 2013 qui prévoit des investissements d'un montant de 294 M € couvert en intégralité par les 300 M € approuvée par la loi de stabilité 2013 (n°228/2012). Le contrat de programme 2014 a été approuvé le 14 février 2014. Il prévoit des investissements de 485 M € dont 335 M € pour des ouvrages nouveaux ainsi que 588,5 M € supplémentaires pour la maintenance, la sécurité et l'information. Le contrat de programme 2014 inclut en outre un budget de 8 M € pour la mise en projet de nouveaux ouvrages dont les travaux pourront être lancés à partir de 2015 pour un montant d'environ 2 Mds €. Le 8 décembre 2014, l'administrateur délégué de l'ANAS, Pietro Ciucci⁶⁵ a ainsi annoncé que des investissements totaux de plus de 3 Mds € sont prévus en 2015, en forte augmentation par rapport aux 2,2 Mds investis en 2013 comme en 2012. L'objectif annoncé est de lancer 50 nouveaux chantiers d'ici à la fin de l'année qui représenteront à terme 5 Mds €.

Les ressources des contrats de programme fixées par le MIT sont d'environ de 300 M € chaque année, auxquelles s'ajoutent les fonds spéciaux du décret-loi « *Fare* » n°69/2013, du 21 juin 2013, relatif aux mesures urgentes pour la relance de l'économie, qui permettent d'atteindre 1 Mds de financement de l'État en 2014 et 1,2 Mds € en 2015. En outre, grâce au décret « *Sblocca Italia* » n°133/2014 du 12 novembre 2014 sur les mesures d'urgence pour le lancement des chantiers, qui prévoit 1,8 Mds € de ressources supplémentaires pour les infrastructures routières, l'ANAS devrait obtenir 2 Mds de financements de l'État en 2015. Entre 2003 et 2013, les investissements cumulés se sont élevés à 24,289 Mds €.

⁶⁵<http://www.ediliziaeterritorio.ilssole24ore.com/art/infrastrutture24/2014-12-08/anas-miliardi-investimenti-2015-114336.php?uuiid=AbGSqvkk>

Les investissements de l'ANAS			
	2013	2012	2011
Nouvelles constructions et entretien extraordinaire M€/an	2 202	2 284	3 328
Cumul des investissements depuis 2003 (M€)	24 289	22 086	19 802

Pris au sens large, les dépenses publiques dans les transports routiers (infrastructures, subventions aux transporteurs, etc.) sont très importantes puisqu'elles représentent 6,63 Mds € en 2012, soit près du tiers des dépenses totales de l'État italien dans les transports.

Dépenses publiques de l'État italien dans les Transports (en M €)						
	2005	2008	2009	2010	2011	2012
Routes	3 987,0	11 329,5	7 425,9	6 848,3	5 670,9	6 628,0
Part dans les dépenses de l'État dans les transports (en %)	22,8	44,4	30,8	33,2	26,4	31,9

Source : Compte national des Transports 2012-2013

Q4/- Quels sont les montants des péages perçus sur le réseau et les ouvrages concédés avec la répartition VL/PL?

En 2012, les revenus issus des concessions autoroutières se sont élevés à 6,53 Mds €, dont 1,73 Mds €, soit plus de 25%, au bénéfice de l'État grâce à la TVA, 596 M €, et 1,132 Mds € de redevance des concessionnaires en partie reversée à l'ANAS pour l'entretien des routes non concédées. Le montant des péages aux sociétés d'autoroutes concédées est donc de 4,805 Mds €, ou 1,15 M € par kilomètre et par an. En 2015, l'augmentation moyenne des tarifs autoroutiers, fixée par un décret interministériel des Ministères du Transport et des Infrastructures et de l'Économie et Finances, sera de 1,32%, contre 3,9% en 2014, à des niveaux bien supérieurs que l'inflation en Italie, qui n'était seulement que de 0,24% en 2014.

Montants perçus par les péages des autoroutes concédées (en M €)											
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Recettes	3506	3766	3954	4071	4333	4463	4534	4545	4836	4971	4805
Redevance des concessionn	141	148	153	153	160	219	272	297	382	644	596

aires											
TVA	728	781	821	844	901	938	960	969	1040	1132	1132
Montants totaux perçus	4375	4695	4928	5068	5394	5620	5766	5811	6258	6747	6533
Variation		7,31 %	4,96 %	2,84 %	6,43 %	4,19 %	2,60 %	0,78 %	7,69 %	7,81 %	- 3,17 %
<i>Données : AISCAT 2012 / Autorité de Régulation des Transports</i>											

Q5/- Taxes sur les carburants (avec éventuellement composante carbone) : montants perçus et répartition gazole/supercarburant. Ne pas rappeler les régimes gazole professionnel en Belgique et en Italie, seulement le montant total des ristournes versées. Indiquer si des majorations sont prévues pour 2015.

Il existe en Italie un droit d'accise sur les carburants augmenté à mesures de différents évènements nécessitant des financements urgents, la dernière augmentation en 2012 fait par exemple suite à un tremblement de terre en Emilie-Romagne. Le taux des droits d'accise sur l'essence et du gazole, utilisés comme carburant, est décidé annuellement comme prévu dans l'annexe I du Décret Législatif, n°504/95, et les taux applicables au 1 er janvier 2015 sont de :

- 728,40 € par millier de litres pour l'essence
- 617,40 € par millier de litres pour le gazole.

Au total, les ristournes accordées aux professionnels en Italie sont de 306 M € en 2012.

Q6/- Quelles sont les taxes/redevances d'usage du réseau routier (hors péages) ou liées à la possession d'un véhicule léger ou d'un PL ? Préciser si les taxes sont affectées à un usage/organisme spécifique ou si elles financent le budget général/régional. Indiquer le montant perçu. Ne pas décrire les barèmes détaillés, un renvoi internet suffira.

Outre l'impôt général, source de financement des routes, il existe en Italie des taxes particulières :

- au niveau national : taxe sur les carburants (voir Q5) et redevance des autoroutes concédées (voir Q4 pour les montants).
- au niveau régional : taxe sur les véhicules motorisés (et supertaxe pour les véhicules de plus de 185 kwh de puissance).
- au niveau provincial : taxe pour la délivrance du permis de conduire (16€ par permis B).

- Redevance des autoroutes concédées :

La redevance payée par les autoroutes concédées est fixée à 2,4% des revenus nets des péages, 42% sont directement versés à l'ANAS et à l'État. À noter que la loi de stabilité 2015 prévoit une diminution de ce montant reversé à l'ANAS de 42% à 21% à partir de 2017.

Il existe aussi une surtaxe de péage payée par les utilisateurs des autoroutes en fonction des km parcourus, qui elle, est versée directement à l'ANAS. Elle est fixée à 6/1000 d'euro pour les classes A et B et 18/1000 d'euro pour les classes 3 à 5.

- Taxe sur les véhicules motorisés :

La taxe sur les véhicules motorisés est une taxe destinée aux régions et doit être versée par les propriétaires de véhicules motorisés.

Il existe des exemptions notamment pour les véhicules des forces de police et de l'armée et des ambulances. Les véhicules de plus de 30 ans, à l'exception de ceux à usage professionnel, sont taxés forfaitairement de 31,24 € pour les automobiles et de 12,50 € pour les motocycles.

Taux de la taxe annuelle sur les véhicules motorisés		
Type de véhicule	Kw/Euro/an	Cv/Euro/an
Euro 0 (100 Kw/136 CV)	3,00	2,21
Euro 0 de plus de 100 kw/146Cv	4,50	3,31
Euro 1 (100KW/136 CV)	2,90	2,13
Euro 1 de plus de 100kw/146Cv	4,35	3,20
Euro 2 (100KW/136 CV)	2,80	2,06
Euro 2 de plus de 100kw/146Cv	4,20	3,09
Euro 3 (100KW/136 CV)	2,70	1,99
Euro 3 de plus de 100kw/146Cv	4,05	2,98
Euro 4 - Euro 5 (100KW/136 CV)	2,58	1,90
Euro 4 Euro 5 de plus de 100kw/146Cv.	3,87	2,85
<i>Source : ACI 2014</i>		

NB: ce tableau est donné à titre indicatif et est valide pour toutes les régions à l'exception de la Calabre, les Abruzzes et la Toscane qui ont fixé des tarifs spéciaux.

L'ensemble de ces taxes est affectée au budget général dans la mesure où il n'existe pas en Italie de fonds routier ou de Trust Fund.

Définition des sigles :

PTAC : poids total autorisé en charge

VL : véhicules légers comprenant les voitures particulières, les deux roues à moteurs et les véhicules utilitaires légers (moins de 3,5t de PTAC)

PL : Poids-lourds de plus de 3,5t de PTAC



Villani & Villani Roma

Tutti i dati al 31/12/2013 sono quelli definitivamente accertati al 30/04/2014
 All data at 31/12/2013 are those finally checked as of 30/04/2014

I.P.

Réseau autoroutier italien, en vert les autoroutes en concession, en bleu les autoroutes gratuites gérées par l'ANAS.

PAYS-BAS

Éléments de contexte général

Les Pays-Bas disposent d'environ 139 295 km de routes publiques dont 5 191 km d'autoroutes. Ce réseau routier se caractérise par une bonne intégration avec les réseaux routiers des pays voisins mais aussi avec les autres infrastructures de transport : ferroviaire, voies navigables et aérien.

Avec une densité de 64 kilomètres d'autoroutes par 1 000 km², les Pays-Bas ont la plus importante densité d'autoroutes de l'Union européenne.

Le pays dispose également de 2 809 km de voies ferrées conventionnelles mixtes passagers-fret auxquelles il convient de rajouter la ligne Betuweroute dédiée au fret ferroviaire, qui relie le port de Rotterdam à la frontière allemande et la ligne à grande vitesse HSL, qui relie Amsterdam/Schiphol à la frontière Belge.

5 046 km de voies navigables renforcent le réseau de transport de marchandises néerlandais.

Q1/- Rappeler brièvement les caractéristiques du réseau routier (taille, gestionnaires, répartition entre les infrastructures concédées et les autoroutes/routes nationales et locales). Indiquer s'il existe des organismes spécialisés ou des fonds dédiés pour le financement des infrastructures routières. Préciser le volume et la nature des trafics. Sur les PL, distinguer les PL nationaux des PL étrangers.

Caractéristiques du réseau routier :

Les Pays-Bas disposent d'environ 139 295 km de routes publiques dont 5 191 km d'autoroutes (équivalent aux routes nationales). 7 778 km sont des routes provinciales et 125 230 km relèvent de la compétence des municipalités. Ce réseau routier se caractérise par une bonne intégration avec les réseaux routiers des pays voisins mais aussi avec les autres infrastructures de transport : ferroviaire, voies navigables et aérien.

Avec une densité de 64 kilomètres d'autoroutes par 1 000 km², les Pays-Bas ont la plus importante densité d'autoroutes de l'Union européenne.

La mobilité sur les routes néerlandaises n'a cessé de croître depuis les années 1950 et dépasse maintenant les 200 milliards de kilomètres parcourus par an, dont les trois quarts sont effectués par des véhicules particuliers, ce qui témoigne de l'intensité de l'utilisation du réseau routier néerlandais. En outre, les Pays-Bas comptent près de 7,9 millions de véhicules particuliers. Le taux de motorisation aux Pays-Bas est ainsi de 460 voitures pour 1000 habitants en 2012.

Néanmoins, les Pays-Bas sont confrontés à la congestion chronique de leur infrastructure routière. Les embouteillages sont devenus monnaie courante, notamment sur les autoroutes aux heures de pointe, et touchent plus de 10 % de tout le réseau avec tout ce que cela implique de baisses de productivité et d'impact pour l'environnement. Il s'ensuit que les déplacements domicile-travail demandent en moyenne 51 minutes par jour ouvrable aux travailleurs néerlandais.

Les réseaux routiers et autoroutiers sont donc malgré leur densité parmi les plus chargés de la zone OCDE. La partie de loin la plus importante du trafic routier est le fait des voitures (78%) devant les utilitaires légers (14 %) et les camions (5%). La moitié du trafic emprunte les autoroutes, dont la majorité se trouve dans la zone du Randstad où le trafic autoroutier est nettement plus dense que dans d'autres conurbations telles que la Ruhr.

Le système néerlandais de transport achoppe également sur la faiblesse du réseau des routes secondaires. Le réseau autoroutier est dense et beaucoup de sections de ce réseau ont été renforcées ces dernières années (par augmentation du nombre de voies) mais un problème de capacité subsiste parce que peu d'autoroutes sont doublées par des routes régionales parallèles qui peuvent les débarrasser de leur trafic local ou servir d'itinéraires de délestage en cas d'urgence. L'absence de nationales est le fruit d'un choix politique, beaucoup de « nationales » ayant été transformées en autoroutes pour des raisons de coût et de sécurité. Il s'ensuit que les autoroutes accueillent un fort trafic à courte distance et sont constellées de points d'accès et de sortie qui ralentissent le trafic. Le réseau des routes locales est dense, mais n'a qu'une capacité limitée, pour des raisons de sécurité notamment, et n'offre donc pas d'alternative viable.

Financement des infrastructures de transports :

Les investissements en infrastructures sont financés par différents niveaux de pouvoir.

Les infrastructures de transport néerlandaises sont financées :

- Sur le budget des collectivités locales (postes mobilisables pour le financement d'infrastructures et des transports publics) ;
- Sur les lignes du budget de l'État affectées aux infrastructures
 - 1,8 milliard d'euros sont transférés aux autorités locales (provinces ou communes) par le biais de l'enveloppe annuelle issue du budget général de l'État à destination du *Provinciefonds* pour les Provinces et du *Gemeentefonds*. Les autorités locales décident souverainement du financement des infrastructures et des transports publics, mais l'État vérifie si les décisions de ces autorités vont dans le sens des objectifs de la politique nationale énoncée dans les documents de planification stratégique.
 - le fonds des infrastructures (dotation annuelle de 5,329 milliards d'euros).
- Dans le cadre de montages spéciaux pour les projets nationaux/locaux qui l'exigent (fonds spéciaux ou cofinancement).
- Par quelques partenariats public/privé.

Transport routier de marchandises :

En 2012, 538 millions de tonnes ont été transportées par la route. Près de 28 % du fret transporté est lié au fret transfrontalier (156 millions de tonnes).

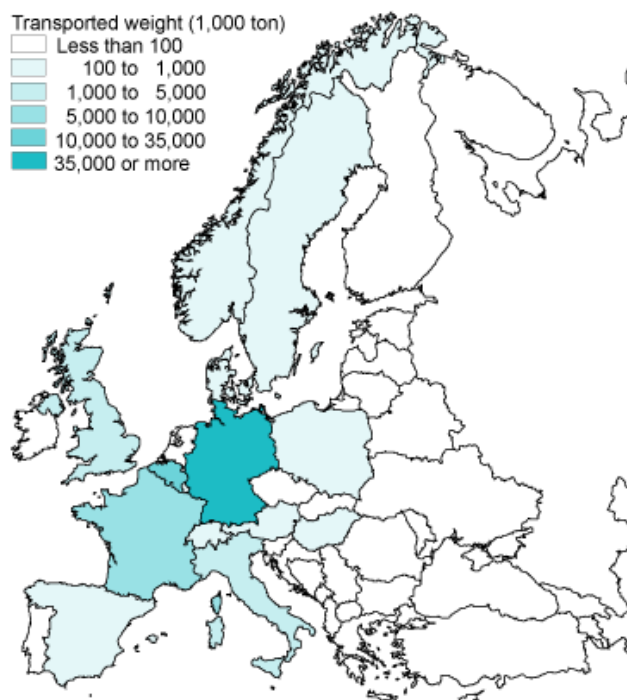
En termes de tonne-kilomètres 67,8 milliards de tkm ont été transportées en 2012 dont 31,4 milliards de tkm rien que pour le trafic intérieur. Le cabotage a, quant à lui, représenté près de 2,4 milliards de tkm.

Après avoir connu une légère érosion au cours des 5 dernières années, la part de marché des transporteurs néerlandais en matière de transport international des marchandises de ou à destination des Pays-Bas s'établit à 58%, contre 65 % en 2005. Les transporteurs allemands arrivent en seconde position avec 16 % de parts de marché. Pour la première fois, la part de marché de la Pologne (7,4%) a dépassé celle de la Belgique (7,1 %).

En ce qui concerne, le marché intérieur néerlandais (382 millions de tonnes), celui-ci est assuré à 99% par des transporteurs néerlandais.

Les transporteurs néerlandais s'arrogent près de 22 % du transport international.

Le transport international de marchandises par la route est en majeure partie réalisée sur de courtes distances. Plus de la moitié du tonnage transporté par route est chargé et déchargé en Belgique et en Allemagne à proximité de la frontière néerlandaise.



Source: CBS

Répartition géographique de marchandises transportées par la route depuis les Pays-Bas

Avec un volume de transport de 32,2 millions de tonnes, l'Allemagne était le pays destinataire le plus important pour les biens en provenance des Pays-Bas, devant la Belgique avec 23,2 millions de tonnes.

La France, avec près de 5,5 millions de tonnes est la troisième destination. Plus d'un tiers des marchandises à destination de la France par la route en 2010 étaient des produits agricoles, produits alimentaires et du bétail. Ces produits étaient principalement destinés aux grands marchés de l'Ile de France.

Q2/- Préciser le contexte local : débats ou de projets concernant le financement des infrastructures routières ou la circulation de transit des poids lourds, existence et montant d'un plan d'investissement pour les prochaines années.

Les Pays-Bas ont une culture très forte de la planification et l'un de leurs principaux objectifs est la résolution des problèmes d'accessibilité des mégaports, des pôles de la connaissance et des pôles verts (y compris les communications avec l'arrière-pays).

L'État entend y parvenir en renforçant chacun des modes (routes, transports en commun, voies navigables) en fonction de la demande et en améliorant les liaisons multimodales. Il ambitionne aussi de mieux adapter le réseau de mobilité aux dynamiques territoriales. L'accessibilité de porte-à-porte est au centre de ses préoccupations.

L'action de l'État ne se limite pas au développement de l'infrastructure ou à l'optimisation de sa capacité d'emport, elle vise aussi à influencer sur la demande en déplacements.

Dans cette optique, le gouvernement fixe des « *structuurvisies* », qui sont des documents d'orientation et de stratégie, en matière d'urbanisme, que les autorités des provinces ou des municipalités doivent prendre en compte lorsqu'elles élaborent leurs plans d'occupation des sols. L'approche néerlandaise de la gestion de l'espace est en effet décentralisée et les compétences en la matière sont dévolues à ces deux collectivités.

Le dernier programme cadre « la stratégie pour l'infrastructure et l'aménagement du territoire » (SVIR) est entré en vigueur le 13 mars 2012. Il donne un panorama complet de la politique néerlandaise actuelle en matière d'aménagement spatial et de mobilité au niveau national pour les 20 prochaines années.

Les grands projets nationaux sont repris dans un plan pluriannuel le « Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport » (MIRT) qui liste des projets d'infrastructure à réaliser au cours des années à venir. Ce plan à moyen terme, mis à jour d'année en année, affine le cadre et fait, entre autre chose, l'inventaire des projets d'infrastructures qui sont considérés comme probablement nécessaires et, donc, à l'étude ou en cours de réalisation. Il répartit, pour les premières années, les crédits entre les divers projets d'infrastructure. Ces derniers sont mis en œuvre via le Fonds des infrastructures (*Infrastructuurfonds*). Pour la période 2013-2028, l'État néerlandais a prévu d'investir 24,6 milliards d'euros via ce dernier.

La cartographie des projets figurant dans le MIRT peut être consultée sur le site suivant :

<http://mirt2014.mirtprojectenboek.nl/>

Q3/- Quels sont les montants budgétaires affectés aux réseaux routiers en distinguant d'une part investissements et exploitation/fonctionnement et, d'autre part le réseau national et les autres réseaux en 2013 ? Ne pas inclure les autoroutes et les ouvrages d'art concédés (cf question Q4). Pour les investissements, il serait utile d'avoir une série sur trois ans (2011-2013) afin d'avoir une moyenne.

Le Fonds pour l'infrastructure est alimenté directement à partir des crédits dévolus au ministère de l'environnement et des transports. Les coûts de construction, de maintenance et d'équipement des principales infrastructures nationales sont financés par ce dernier.

Le Fonds pour l'infrastructure a été créé afin d'offrir une structure cohérente et intégrée pour la prise de décisions sur les infrastructures de circulation et de transport. Le Fonds permet la mise en œuvre des projets décidés dans la cadre du MIRT.

La gestion de ce dernier est assurée par le ministère des transports et de l'environnement.

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Gestion du trafic	21.794	19.421	4.038	3.617	3.617	3.617	3.618
Entretien	544.354	669.806	658.195	605.451	543.436	528.116	501.659
Construction	1.065.903	788.866	723.322	440.657	935.060	862.100	1.548.085
GIV / PPS	412.956	601.717	545.431	527.315	585.329	395.843	333.259
Coût de gestion du réseau	436.844	407.957	424.674	419.242	414.248	411.795	411.554
TOTAL	2.481.852	2.419.368	2.293.979	1.935.634	2.421.527	2.152.256	2.745.942

Montant budgétaire affecté aux infrastructures routières en k€ (Source Rijksbegroting 2015 – Infrastructuurfonds)

Q4/- Quels sont les montants des péages perçus sur le réseau et les ouvrages concédés avec la répartition VL/PL?

Sans objet.

Q5/- Taxes sur les carburants (avec éventuellement composante carbone): montants perçus et répartition gazole/supercarburant. Ne pas rappeler les régimes gazole professionnel en Belgique et en Italie, seulement le montant total des ristournes versées. Indiquer si des majorations sont prévues pour 2015.

Le gouvernement néerlandais sur le site du ministère des finances présente explicitement les droits d'accises comme une taxation environnementale et indique conduire une politique fiscale distinctive entre les produits en fonction de leur impact environnemental et de leur usage (chauffage ou transport).

Les huiles légères (essences), huiles lourdes (kérosènes, pétroles), le gazole, le fioul léger, le gaz de pétrole liquéfié et les autres huiles minérales utilisées comme carburant sont assujetties à un droit d'accises. Le fait générateur de cette taxation est la mise à la consommation. Le droit d'accises doit être acquitté au plus tard le dernier jour suivant celui au cours duquel les biens ont été mis à la consommation.

Produits		Taux d'accise en euros
Huiles légères, liquide à une température de 15°C dans des conditions de pression atmosphériques, par 10 hl à 15°C	non plombées	759,24 €
	plombées	845,51 €
Huiles moyennes et gazole utilisés comme carburant par 10 hl à 15°C		477,76 €
Gaz de pétrole liquéfié utilisé comme carburant par tonne		322,17 €
Fioul lourd par tonne		35,83 €

Les Pays-Bas sont aujourd'hui l'un des pays européens où la charge fiscale relative sur les carburants est la plus élevée.

Les recettes fiscales générées par les droits d'accises sur les huiles minérales se sont élevés en 2012 à 8 008 millions d'euros dont 4 174 millions d'euros pour les huiles légères.

Q6/- Quelles sont les taxes/redevances d'usage du réseau routier (hors péages) ou liées à la possession d'un véhicule léger ou d'un PL ? Préciser si les taxes sont affectées à un usage/organisme spécifique ou si elles financent le budget général/régional. Indiquer le montant perçu. Ne pas décrire les barèmes détaillés, un renvoi internet suffira.

Les Pays-Bas disposent de plusieurs dispositifs de taxation environnementale liés aux moyens de transport :

- une taxe environnementale sur les véhicules motorisés (BPM) liée aux émissions de CO₂ des véhicules ;
- une taxe sur les poids-lourds ;
- une taxe de circulation sur les véhicules à moteur

❖ Taxe sur les véhicules motorisés

L'introduction ou l'achat d'un véhicule aux Pays-Bas est soumis à une taxation dite « BPM » pour l'enregistrement du véhicule auprès du bureau d'immatriculation néerlandais.

Cette taxe sur les véhicules motorisés (BPM) créée en 1993 connaît depuis ces dernières années une forte évolution.

Perçue à l'origine sur le prix de catalogue net à l'achat d'un véhicule neuf, à hauteur de 45,2% pour les voitures particuliers et les fourgonnettes, et de 10,2% ou de 20,7% pour les motocyclettes, elle s'est transformée en une taxation proportionnelle aux émissions de CO₂ des véhicules.

Cette dernière constitue un des principaux éléments de modulation de la composition et de la performance environnementale du parc automobile néerlandais. La BPM a également un impact direct sur le prix du véhicule, avec des répercussions par gramme de CO₂. Le constructeur automobile Peugeot qualifie cette taxe de « taxe de luxe ».

La BPM est une importante source de recettes fiscales pour les Pays-Bas (1 157 millions d'euros en 2014).

Cette taxe a un effet notoire sur la qualité et la composition du parc roulant néerlandais. Payée à l'immatriculation du véhicule, la BPM est fortement corrélée aux performances environnementales des véhicules mais également à la typologie du carburant employé.

Cependant, cette taxe tend à inciter les néerlandais à acquérir de grosses cylindrées car le ratio Taxe / Prix net du véhicule à l'achat est moindre.

Table de calcul de la BPM en 2015 pour un véhicule particulier :

Seuil d'émission de CO ₂	BPM	
	base	Surcote liée à l'écart par rapport au seuil
Inférieur à 82 gr/km	175 €	6 € / gramme
de 82 gr/ km à 110 gr/km	667 €	69 € / gramme
De 110 gr/km à 160 gr/km	2 599 €	110 € / gramme
De 160 gr/km à 180 gr/km	8 199 €	214 € / gramme
Supérieur à 180 gr/km	12 539 €	427 € / gramme

Malus diesel : 86 € par gr de CO₂ au-delà de 70 gr de CO₂/km

On relève que le mode de calcul par tranche avec une surpondération pour les véhicules fonctionnant au diesel conduit à une taxation fortement dissuasive. Cette stratégie a conduit à un parc automobile où les véhicules diesel chez les particuliers sont marginaux (voir annexe 1)

❖ Taxe sur les poids lourds (Eurovignette)

Les Pays-Bas disposent d'une taxe sur les poids-lourds (Belasting zware motorrijtuigen) : l'eurovignette. Elle concerne tous les véhicules d'un poids brut maximal autorisé de 12 tonnes ou plus. Le fait générateur est la circulation du véhicule sur une autoroute néerlandaise. Le taux dépend de la classe européenne et de la période pour laquelle la taxe était due.

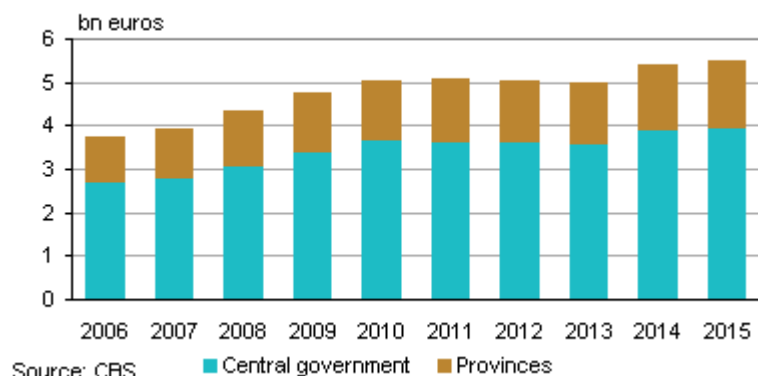
Les recettes fiscales pour cette taxe se sont élevées à 137 millions d'euros en 2014.

❖ MRB : Impôt sur les véhicules à moteur

La taxe de circulation sur les véhicules à moteur (motorrijtuigenbelasting – MRB) doit être acquittée par tous les véhicules enregistrés aux Pays-Bas et circulant sur les routes néerlandaises. Elle dépend de plusieurs paramètres :

- ❖ du poids du véhicule ;
- ❖ du type de carburant ;
- ❖ des émissions de CO₂ ;
- ❖ de la province de résidence ;
- ❖ du nombre d'essieux et du type de suspension
- ❖ de la présence d'un dispositif d'attelage.

Le gouvernement néerlandais espère collecter 5,5 milliards d'euros en 2015 pour cette dernière dont 4 milliards pour le budget de l'état ; la part restante revenant aux provinces.



Évolution des revenus liés à la taxe de circulation sur les véhicules à moteur de 2006 à 2015

Site Internet détaillant les barèmes :

http://www.belastingdienst.nl/wps/wcm/connect/bldcontentnl/belastingdienst/prive/auto_en_vervoer/belastingen_op_auto_en_motor/motorrijtuigenbelasting/hoeveel_motorrijtuigenbelasting_betaalt_u/motorrijtuigenbelasting_vrachtauto/motorrijtuigenbelasting_vrachtauto

Questions spécifiques:

Pour la Belgique et Pays-Bas : Quel est le montant revenant au pays sur les ventes d'Eurovignette. Ce montant est-il affecté au budget général ou à un financement des infrastructures routières?

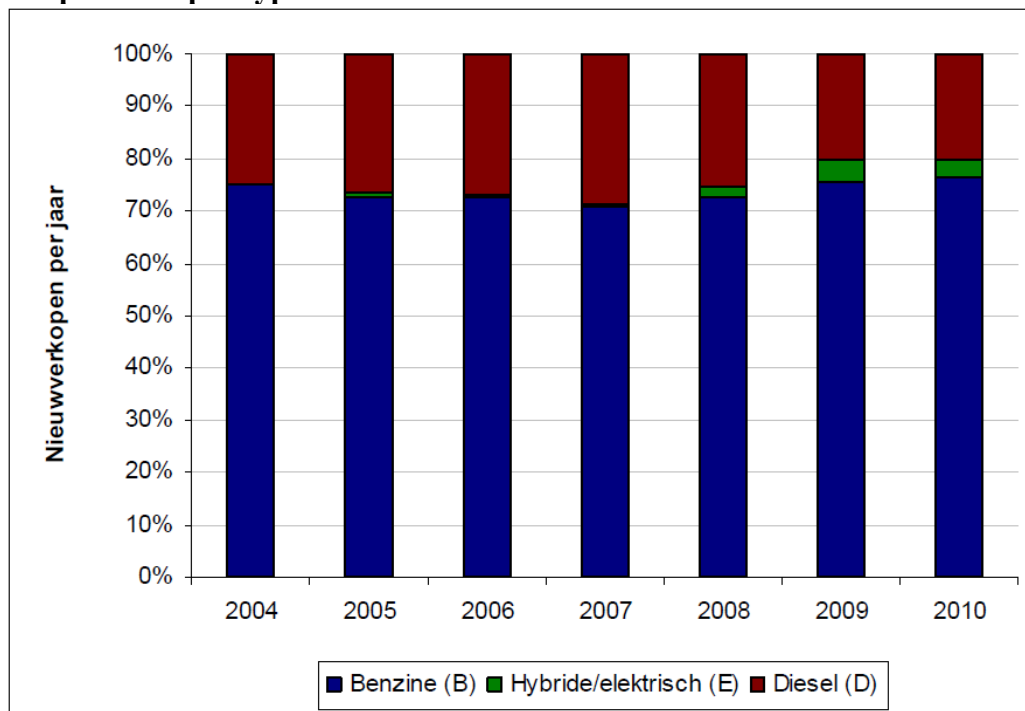
Les recettes fiscales attendues pour cette taxe en 2014 de 137 millions d'euros. Elles sont directement allouées au budget général de l'État.

ANNEXES

Évolution du parc automobile néerlandais par type de carburant

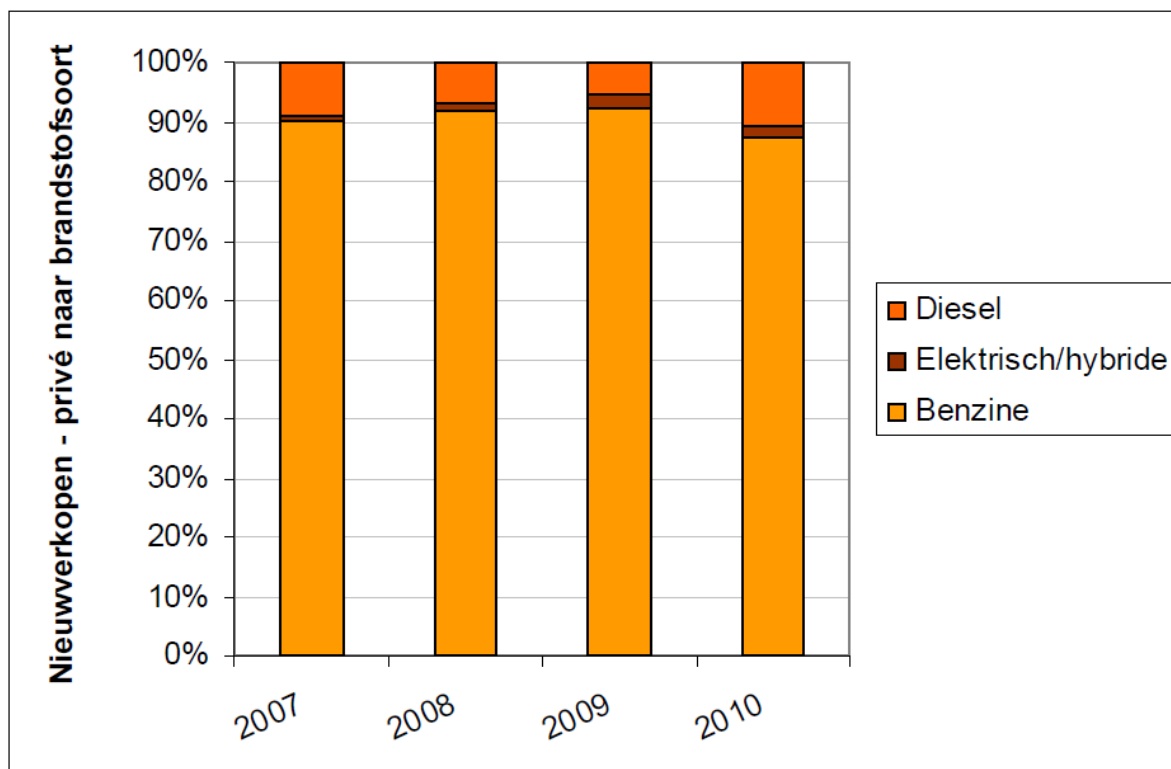
1 Taux de véhicules diesel chez les particuliers

2 Répartition par type de carburant des véhicules nouvellement vendus



Source : Analyse Ecorys op basis van RDW en RDC

3 Répartition par type de carburant des véhicules nouvellement achetés par les particuliers



Source : Analyse Ecorys op basis van RDW en RDC

ROYAUME-UNI

Éléments de contexte général

Le Royaume-Uni souffre d'infrastructures routières vieillissantes et de réseaux routiers saturés concentrés autour de la capitale. Le principal syndicat patronal au Royaume-Uni, CBI a estimé que la congestion des routes coûterait 8Mdf annuellement à l'économie britannique. Le Gouvernement a publié en 2014 le premier Road Investment Strategy détaillant un programme d'allocations de 15Mdf sur 5 ans destiné à « révolutionner les routes » britanniques. Parmi les projets financés, 2 Mdf pour doubler les voies de deux autoroutes en direction du Sud-Ouest, et la construction d'un tunnel à Stonehenge, des investissements servant à améliorer l'état d'une centaine de routes, et la construction de près de 2100 km supplémentaires. Le réseau routier est principalement financé par des investissements publics, et aucune route ne possède de péage (sauf quelques exceptions).

Q1/- Rappeler brièvement les caractéristiques du réseau routier (taille, gestionnaires, répartition entre les infrastructures concédées et les autoroutes/routes nationales et locales). Indiquer s'il existe des organismes spécialisés ou des fonds dédiés pour le financement des infrastructures routières. Préciser le volume et la nature des trafics. Sur les PL, distinguer les PL nationaux des PL étrangers.

Caractéristiques du réseau routier

Le Royaume-Uni souffre d'infrastructures routières vieillissantes et de réseaux routiers concentrés autour de la capitale. Le réseau routier britannique compte 395,000 km dont 12,7% de grands axes routiers (4,000 km d'autoroutes et 46,000 km de routes nationales). Le réseau routier est concentré en Angleterre, puisque cette nation comprend 300,000 km de routes (76,4% du réseau routier). Entre 2012 et 2013 6.4 Mdf ont été dépensés dans l'entretien de ces seules routes anglaises (4,6 Mdf pour la construction et la maintenance des routes locales et 1,8 Mdf pour les routes nationales).

Avec son programme « *Detrunking* », le Gouvernement britannique a transféré entre 2001 et 2003 la gestion de la majorité des routes nationales aux autorités locales. Aussi, 38,000 km de routes (« *principal roads* ») sont actuellement gérées par les autorités locales, les 8,000 km de routes restants (« *trunk roads* ») étant gérés par les gouvernements fédéraux (les agences *Highway Agency* pour l'Angleterre et *Transport Scotland* pour l'Ecosse, et le gouvernement gallois). En Angleterre, 152 autorités locales publiques (dont *Transport for London*) sont en charge du maintien des routes locales. Seule l'autoroute M6 Toll (reliant Birmingham au parc national Lake District sur 43 km) est financée et opérée par l'opérateur privé Midland Expressway (une filiale du groupe australien Macquarie Atlas Roads), qui l'a construite en 1991. Le coût au péage pour une voiture est de 5.50£ et de 11£ pour un camion. N.B.: *Highway Agency* va devenir *Traffic England* en avril 2015. Outre son changement de nom, l'agence va aussi changer de statut, passant d'entité exécutive rattachée au Department for Transport, à entreprise publique – Ce changement lui permet de bénéficier d'un budget fixe quinquennal, ce qui devrait garantir la pérennité des projets développés à long-terme.

Volume et nature des trafics

303,7 Md de véhicules ont circulé sur les routes britanniques en 2013, dont 240 Md de voitures, 42,6 Md de bus, et 15,7 Md de camions (hausse de 3,2% par rapport à 2012, la plus forte parmi les types de véhicules). Alors qu'ils ne comptent que pour 12,7% du réseau routier britannique, les grands axes routiers portent 65,6% du trafic (dont 20,9% sur les autoroutes seules). 80% du transport du fret se fait par route ainsi que 86% du transport de passagers. Le réseau routier britannique est fortement congestionné. Selon le CBI (*Confederation of British Industry*, le principal syndicat patronal au Royaume-Uni), la congestion des routes coûterait [8 Md£ à l'économie annuellement](#), un chiffre qui pourrait atteindre 22 Md£ en 2025.

En 2013, le trafic de véhicules à immatriculation étrangère sur les routes britanniques constituait 0,4% du trafic total. [3,3% du trafic poids lourds total était constitué de véhicules poids lourds étrangers, en baisse par rapport à 2011 \(3,6%\) et 2009 \(4%\)](#). La région du Sud-Est concentre la majorité de ce trafic poids lourd étranger.

Investissements

Les infrastructures routières sont financées par des investissements publics, levés à travers deux taxes : la [taxe sur les carburants](#) (*Fuel Duty*) et la [Vehicle Excise Duty](#) (VED), une taxe véhicule annuelle basée sur le type de carburant utilisé et l'année d'enregistrement du véhicule. [Elle varie entre 0 et 1090£ \(base de 12 mois\) pour des véhicules au pétrole et au gaz, et entre 0 et 1080£ pour du carburant alternatif](#).

En décembre 2014, le Gouvernement, à travers le [Road Investment Strategy](#) (RIS), s'est engagé à investir 15 Md£ entre 2015 et 2021 pour « révolutionner les routes britanniques ». Cette somme vise principalement le développement de 2092 km supplémentaires et l'entretien de routes nationales (cf. carte en annexe) Sur les 15 Md£ annoncés, 8 Md£ avaient déjà été alloués en 2013 pour des projets en cours de développement. Le [CBI a prôné la mise en place de péages, avec des prix modulés en fonction du trafic](#).

Le RIS se concentre sur les routes nationales mais délaisse les routes locales : les dépenses pour le maintien de ces routes ont ainsi diminué de [11% entre 2010 et 2014](#). Le [Local and Sustainable Transport Fund](#), un fond spécifique mis en place au sein du *Department for Transport*, et doté de 170 M£, est dédié au développement des infrastructures routières locales. Les autorités locales peuvent présenter leur projet pour bénéficier d'une enveloppe.

Q2/- Préciser le contexte local: débats ou de projets concernant le financement des infrastructures routières ou la circulation de transit des poids lourds, existence et montant d'un plan d'investissement pour les prochaines années.

Cf. Q 1

Q3/- Quels sont les montants budgétaires affectés aux réseaux routiers en distinguant d'une part investissements et exploitation/fonctionnement et, d'autre part le réseau national et les autres réseaux en 2013 ? Ne pas inclure les autoroutes et les ouvrages d'art concédés (cf. question Q4). Pour les investissements, il serait utile d'avoir une série sur trois ans (2011-2013) afin d'avoir une moyenne.

Dépenses routières pour l'Angleterre (2011-2013)

(Millions de £)	2011 - 2012	2012 - 2013
Autoroutes et routes nationales		
<i>Nouvelles infrastructures construites</i>	1435,9	1001,8
<i>Maintenance</i>	432,7	377,1
<i>Paiement des contractuels</i>	371,2	438,5
Routes locales		
<i>Nouvelles infrastructures construites</i>	3015,7	2659,7
<i>Maintenance structurelles (notamment maintenance des ponts)</i>	51,1	1466,1
<i>Maintenance de routine et de saison</i>	1108,2	1124,9
<i>Dépenses pour la sécurité routière</i>	98,8	88,1
<i>Autres dépenses de gestion</i>	109,5	148
<i>Éclairage</i>	508,8	496,9
Total	7132,0	6389,3

Source: Department for Transport, Regional expenditure on roads, [2011-2012](#) et [2012-2013](#)

Q4/- Quels sont les montants des péages perçus sur le réseau et les ouvrages concédés avec la répartition VL/PL ?

Il n'existe pas de péage sur le réseau routier britannique, sauf sur l'autoroute M6 Toll (cf. Q1) et sur certaines routes locales - le montant est décidé par les autorités routières locales. Il existe cependant des péages au niveau d'infrastructures : le pont Severn Bridge et celui de Dartford possèdent ainsi un péage. Londres enfin a instauré un péage anti-congestion (*congestion charge*) pour lutter contre le trafic dans la capitale. Elle s'élève à [11,5£ par jour entre 7h et 18h du lundi au vendredi](#) dans la zone définie entre Marylebone, Westminster, Lambeth, Southwark et Islington. Ces revenus servent à financer la maintenance des infrastructures locales.

Q5/- Taxes sur les carburants (avec éventuellement composante carbone): montants perçus et répartition gazole/supercarburant. Indiquer si des majorations sont prévues pour 2015.

La taxe sur le carburant (*fuel duty*) a permis de collecter [26,88 Md£ entre 2013 et 2014](#), diesel et pétrole confondus. Additionnellement, une TVA à 20% est imposable sur le carburant, qui peut cependant être restituée sur demande pour les véhicules commerciaux. Le

montant du *fuel duty* est actuellement gelé. Des nouveaux ajustements sont prévus en septembre 2015, mais le Gouvernement n'a pas encore annoncé le taux de majoration.

Le tableau ci-dessous indique la répartition des taxes carburants en fonction de la nature des

HM Revenue and Customs

Hydrocarbon Oils Bulletin - November 2014



5 Historic Receipts

£ millions

Financial Year	Motor Spirit					Diesel					Other Selected Fuels			All Oils			
	Ultra low Sulphur Petrol	Sulphur Free Petrol	Unleaded Petrol	Super Unleaded Petrol/ LRP	Leaded Petrol	Bioethanol	Total Petrol	Ultra low Sulphur Diesel	Sulphur Free Diesel	Diesel	Biodiesel and Bioblended	Total Diesel	Fuel Oil	Gas Oil	Road Fuel Gases (Natural Gas/LPG)	Total	
1990/91	-	-	2 274	-	4 710	-	6 984	-	-	2 449	-	2 449	88	99	-	9 628	
1991/92	-	-	3 084	-	4 904	-	7 988	-	-	2 789	-	2 789	91	100	-	10 994	
1992/93	-	-	3 614	-	4 583	-	8 196	-	-	3 030	-	3 030	78	104	-	11 443	
1993/94	-	-	4 410	-	4 423	-	8 833	-	-	3 659	-	3 659	80	116	-	12 746	
1994/95	-	-	5 252	-	4 258	-	9 510	-	-	4 448	-	4 448	80	130	-	14 255	
1995/96	-	-	6 154	-	3 993	-	10 147	-	-	5 288	-	5 288	84	164	-	15 680	
1996/97	-	-	6 941	273	3 658	-	10 872	-	-	6 056	-	6 056	80	181	-	17 176	
1997/98	-	-	8 362	326	3 456	-	12 144	365	-	6 736	-	7 101	53	174	-	19 458	
1998/99	-	-	10 072	264	2 795	-	13 131	1 669	-	6 528	-	8 197	52	202	1	21 553	
1999/00	-	-	11 753	939	975	-	13 667	8 447	-	192	-	8 639	32	211	2	22 515	
2000/01	2 884	-	9 392	1 121	-	*	13 397	8 977	-	28	-	9 006	46	215	4	22 622	
2001/02	12 357	-	596	6	1	-	12 960	8 734	-	26	-	8 760	45	213	6	21 916	
2002/03	12 744	-	11	-	2	-	12 756	9 195	-	16	1	9 212	31	207	8	22 147	
2003/04	12 696	-	17	-	1	-	12 713	9 807	-	36	6	9 848	40	258	9	22 786	
2004/05	12 510	-	-10	*	-	*	4 12 504	10 505	-	37	6	10 548	37	285	10	23 314	
2005/06	11 983	8	-4	*	-	1	24 12 012	9 525	1 493	31	13	11 062	58	366	11	23 438	
2006/07	11 554	36	-9	*	-	*	30 11 610	5 714	5 810	15	61	11 600	50	414	12	23 585	
2007/08	11 556	140	-10	*	-	*	50 11 736	3 986	8 546	12	107	12 650	54	509	16	24 905	
2008/09	-	-	11 251	-	-	*	64 11 315	-	-	12 372	317	12 689	75	561	21	24 615	
2009/10	-	-	11 694	-	-	-	155 11 849	-	-	13 328	376	13 704	39	569	28	26 197	
2010/11	-	-	11 465	-	-	-	347 11 813	-	-	14 365	461	14 826	-10	*	586	32	27 256
2011/12	-	-	10 862	-	-	-	396 11 258	-	-	14 519	426	14 944	-14	*	569	31	26 800
2012/13	-	-	10 247	-	-	-	456 10 703	-	-	14 962	285	15 247	9	573	30	26 571	
2013/14	-	-	9 959	-	-	-	476 10 436	-	-	15 340	482	15 822	11	574	29	26 881	

carburants :

Source: National Statistics, [Hydrocarbon Oils Duty report 2014](#)

Q6/- Quelles sont les taxes/redevances d'usage du réseau routier (hors péages) ou liées à la possession d'un véhicule léger ou d'un PL ? Préciser si les taxes sont affectées à un usage/organisme spécifique ou si elles financent le budget général/régional. Indiquer le montant perçu. Ne pas décrire les barèmes détaillés, un renvoi internet suffira.Q1/-.....

La taxe véhicule *Vehicle Excise Duty* est annuelle. Les propriétaires des véhicules peuvent en être exemptés s'ils déclarent et justifient que leur véhicule ne circule pas sur la route. Le [Rates of Vehicle Tax \(Driver & Vehicle Licencing Agency\)](#) donne des détails sur les montants de la taxe est disponible :

Les poids lourds de 12 tonnes ou plus doivent aussi payer une taxe d'usage (*road user charge*) : pour les véhicules à immatriculation britannique, cette taxe se paye en même temps que le *Vehicle Excise Duty*. [Les taux varient entre 165 £ et 1850£ \(sur une base de 12 mois\) en fonction de la catégorie du véhicule et du mode de paiement.](#) Les poids lourds étrangers peuvent payer la taxe d'usage au jour, à la semaine ou au mois à des taux proportionnellement ajustés (cf. tableau ci-dessous).

HGV Road User Levy Rates for non-UK registered vehicles: by Levy Band				
HGV Levy Band	Daily Rate	Weekly Rate	Monthly Rate	Annual **
A	£1.70	£4.25	£8.50	£85
B	£2.10	£5.25	£10.50	£105
C	£4.80	£12	£24	£240
D	£7	£17.50	£35	£350
E	£10	£32	£64	£640
F	£10	£40.50	£81	£810
G	£10	£50	£100	£1,000
B(T)*	£2.70	£6.75	£13.50	£135
C(T)*	£6.20	£15.50	£31	£310
D(T)*	£9	£22.50	£45	£450
E(T)*	£10	£41.50	£83	£830

**(T) indicates higher charges for rigid vehicles with trailers weighing 4,000kg or more*
***UK registered vehicles will pay annual or six-monthly HGV Levy alongside VED*

Source: Department for Transport, [HGV Levy Bands & Rates Tables](#), 2014

La vignette poids lourds est entrée en vigueur en avril 2014. Le *Department for Transport* estime qu'elle a rapporté 150 M£ depuis son introduction (pour les poids lourds britanniques et étrangers compris).

Q7/ - Pour le Royaume-Uni, décrire les difficultés éventuelles liés à l'introduction de la vignette poids-lourds (HGV Levy).

Les principales difficultés liées à l'introduction de la vignette poids lourds ont été de l'ordre temporel et systémique : La HGV Levy a été mise en application le 1 avril 2014 après avoir été promulgué par le [HGV Road User Levy Act 2013](#). Elle est entrée en application 11 mois avant la date initialement choisie. La mise en place des systèmes de paiements dans un délai court a représenté un défi.

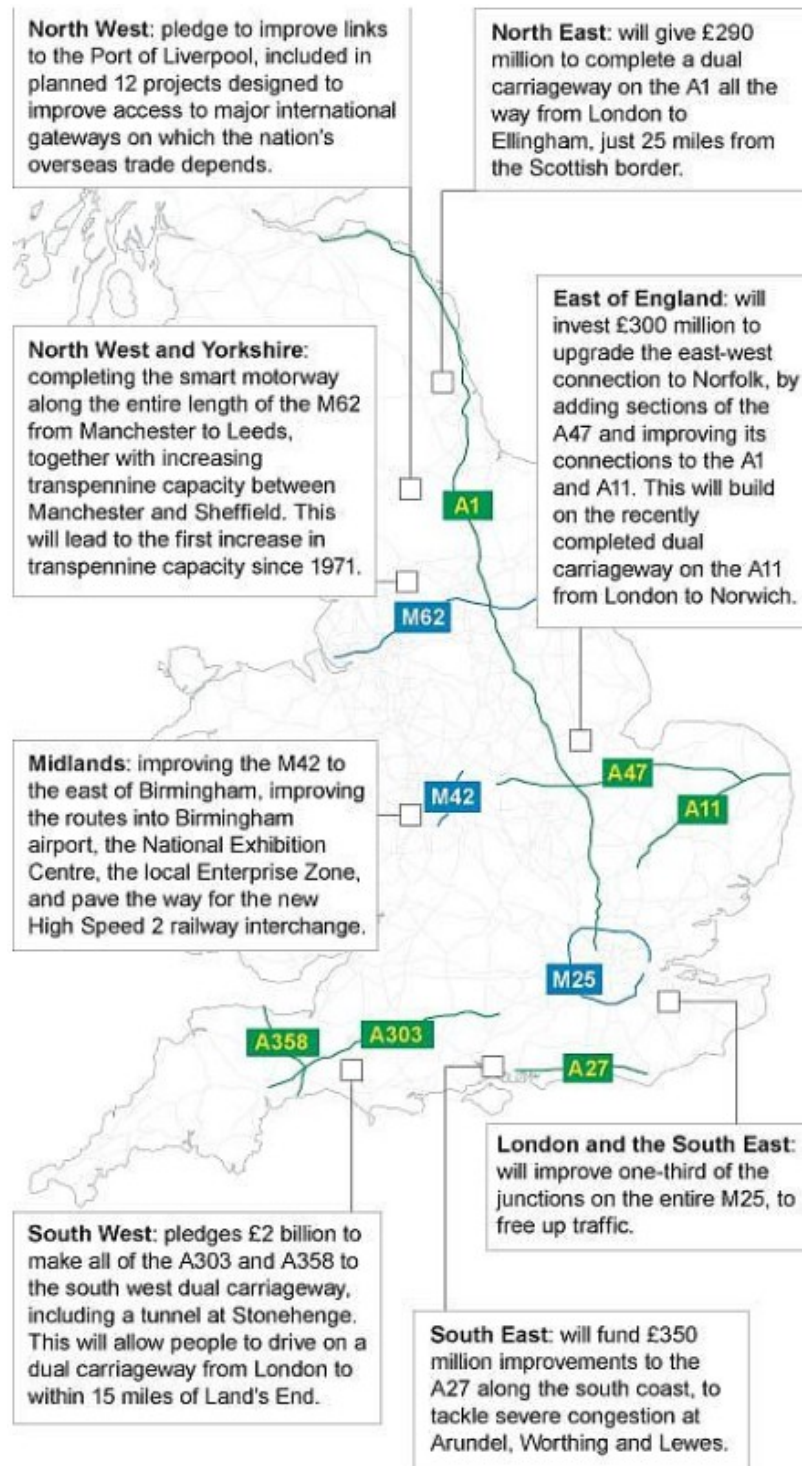
C'est l'agence en charge des licences routières (*Driver & Vehicle Licencing Agency*) qui collecte la taxe et assure la gestion de la vignette. Une entreprise privée (Northgate Public Services) assure la collecte et la gestion de la vignette pour les véhicules étrangers.

En Irlande du Nord, la vignette a dû être soumise au vote de l'Assemblée ce qui a engendré un léger décalage dans son application.

Le *Department for Transport* note que 95% des véhicules étrangers respectent l'application de la vignette poids lourds, un taux supérieur pour les véhicules britanniques.

ANNEXE

Carte des nouvelles infrastructures routières développées à travers le plan de 15 Md£ du RIS



4. Note du CEREMA sur les recettes de la vignette

Prévision de recette d'une vignette PL en ce qui concerne les PL étrangers

François Combes, Cerema, DTecITM
21 janvier 2015

L'objectif de la note est de calculer la recette que pourrait produire une vignette payées par les poids lourds étrangers circulant sur le réseau routier français.

Hypothèses de tarifs :

- tarif journalier : 10€
- tarif hebdomadaire : 25 €
- tarif mensuel : 50 €
- tarif annuel : 500 €

La principale difficulté de l'exercice est qu'on ne dispose pas de données sur le parc PL étranger. On connaît le nombre de tkm réalisées en France par des véhicules étrangers, mais on ne sait pas combien de véhicules distincts sont concernés, ni s'ils restent longtemps ou pas sur le territoire. Il n'existe pas de données sur lesquelles appliquer directement les hypothèses de tarification ci-dessus.

La méthodologie adoptée ici consiste donc à proposer des hypothèses raisonnables sur la façon dont les PL étrangers sont utilisés par les transporteurs, à les rendre compatibles avec les observations de trafic dont on dispose, et à en déduire combien de véhicules sont concernés. Le Comité National Routier donne, dans son référentiel de prix de revient pour le transport à longue distance, quelques ordres de grandeur sur l'utilisation des PLs qui sont utilisés dans la suite.

Concernant le trafic d'échange :

Les déplacements à longue distance sont mécaniquement sur-représentés dans le trafic d'échange, puisqu'il y a franchissement d'une frontière. Prenons le cas d'un véhicule faisant un déplacement entre deux points espacés de 700 km (un ordre de grandeur raisonnable au vu des données Transit), et supposons que la moitié de cette distance est parcourue en France, donc 350 km. Les camions se déplaçant à une vitesse moyenne comprise entre 60 et 70km/h, il leur sera généralement difficile d'arriver en France, de livrer ou de charger de la marchandise, et de repartir, en l'espace de 24h.

Si on suppose 1. que ces opérations prennent généralement au moins deux jours 2. Comme le tarif des vignettes est dégressif, il est rentable pour un transporteur étranger de réaliser plusieurs de ces opérations avec le même véhicule plutôt qu'avec plusieurs véhicules, on peut considérer que l'achat de vignettes journalières sera anecdotique pour le trafic d'échange. La question sera alors : quelles seront les proportions de vignettes hebdomadaires, mensuelles et annuelles ? Dans la suite, on raisonnera sur des semaines.

Le choix de la vignette se fait en fonction du temps que les véhicules vont passer sur le territoire français. Il n'est pas possible d'établir de seuils clairs : par exemple, prenons le cas d'un véhicule qui va passer 25 à 30 semaines en France dans une année. Si elles sont régulièrement réparties dans l'année, il est rentable de prendre la vignette annuelle. Si elles sont complètement concentrées, sur six ou huit mois par exemple, il vaut mieux prendre des vignettes mensuelles.

Par ailleurs, le tarif dégressif des vignettes devrait inciter les transporteurs à spécialiser leurs véhicules : autant que possible, l'objectif doit être de se procurer une vignette annuelle, et de la rentabiliser. Ce n'est pas forcément faisable : un transporteur travaille souvent sur plusieurs liaisons, et fixer un véhicule sur une liaison peut poser un problème de flexibilité.

Dans l'ensemble, on a donc affaire à un processus assez complexe, sans données. La solution consiste à faire des hypothèses raisonnables. Considérons le parc de PL étrangers présents sur le trafic d'échange. Il faut distinguer trois segments :

- les PL qui paieront des vignettes hebdomadaires. Il est raisonnable de considérer que cela concerne les PL qui passeront entre 0 et 10 semaines en France par an ; on supposera qu'ils passent 5 semaines en moyenne. Compte-tenu du fait qu'un PL parcourt beaucoup de distance dans l'année (au minimum 100 000 km), il est probable que ce segment soit limité. On fait l'hypothèse que cela correspond à 20 % du parc concerné.

- les PL qui paieront des vignettes mensuelles. En général, on peut considérer qu'il s'agit des PL qui passent entre 10 et 30 semaines sur le réseau routier français ; on suppose qu'ils y passent 20 semaines en moyenne, et qu'ils achètent 8 vignettes mensuelles en moyenne.

- enfin les PL qui paieront des vignettes annuelles, pour lesquels on suppose qu'ils passeront 40 semaines en moyenne sur le réseau routier français.

La question de la part de chacun de ces segments dans le parc des PL étrangers concerné par la mesure est quasiment impossible à résoudre. Faute de meilleures données, et considérant que les transporteurs doivent faire rouler leurs camions pour les rentabiliser et vont essayer de rentabiliser les vignettes tout en s'adaptant à la diversité et la variabilité de la demande de transport de fret, nous faisons l'hypothèse que les parts relatives des trois segments ci-dessus sont respectivement de 20 %, 40 % et 40 %.

Pour estimer la taille de ce parc, il faut estimer le trafic que réalise chacun de ces véhicules en France. Reprenons les ordres de grandeur donnés plus haut : 700km par déplacement, dont 350 réalisés en France. On fait également l'hypothèse que leurs taux de remplissage correspond au taux du CNR c'est-à-dire 18.94 t par véhicule. On suppose enfin que chaque véhicule roule 500 km par jour, 230 jours par an (ce qui donne un total de 115 000 km/an, voir le référentiel longue distance du CNR), et qu'il parcourt la moitié de ce trajet en France.

Précisément, cela implique qu'un véhicule parcourt 3125 km/an en France en moyenne dans le premier cas, 12 500 dans le second cas, et 25 000 dans le dernier cas. Compte-tenu de toutes ces hypothèses, pour retrouver le transport de marchandises réalisés en France par des PL étrangers, c'est-à-dire 51,9 milliards de tkm, il faut un parc d'environ 175 000 véhicules. La recette qu'ils rapporteraient serait de :

- 4,4 M€/ an de vignettes hebdomadaires
- 28 M€/an de vignettes mensuelles
- 35 M€/an de vignettes annuelles

pour un total de 67,5 M€/an

Concernant le trafic de transit :

Le raisonnement ci-dessus est réalisé à nouveau pour le trafic de transit. Le trafic de transit devant traverser la France, dans un grand nombre de cas cela implique de grandes distances, et, compte-tenu de la nécessité pour le véhicule de faire un aller-retour, la vignette journalière sera également ici très peu compétitive.

Les hypothèses réalisées sur les trois segments (vignette hebdomadaire, mensuelle, annuelles) sont conservées, à part pour la répartition dans le parc. Compte-tenu des longues distances mises en œuvre, de la concurrence forte, et des organisations dédiées mises au point par les transporteurs pour être efficace en transit, on fait l'hypothèse que les segments de vignette annuelle et mensuelle pèsent plus fortement. On considère que 10 % du parc de PLs étrangers réalisant du transit achèteront des vignettes hebdomadaires ; 40 % des vignettes mensuelles, 50 % des vignettes annuelles.

En ce qui concerne l'activité de ces poids lourds, on suppose qu'ils réalisent des distances plus grandes dans l'année (600 km par jour pendant 230 jours, soit 138 000 km) et qu'ils en réalisent la moitié en France. On suppose également que leur taux de remplissage moyen est 5 % plus élevé que la moyenne du CNR, à 19,9 t/véhicule environ.

Cela implique qu'un véhicule de la première catégorie parcourt 3 750 km/an en moyenne en France, un véhicule de la seconde catégorie 15 000 km/an, et un véhicule de la troisième catégorie 30 000 km/an. Pour retrouver le trafic observé par le SOES, c'est-à-dire 42,6 milliards de tkm, il faut donc faire l'hypothèse que le parc concerné est d'environ 100 000 véhicules. Les sommes que ce parc paierait au titre de la vignette se décomposeraient ainsi :

- vignettes hebdomadaires : 1,25 M€/an
- vignettes mensuelles : 16 M€/an
- vignettes annuelles : 25 M€/an

Pour une recette annuelle totale, concernant le transit par les PLs étrangers, de 42 M€/an environ.

Concernant le cabotage

Le SOES observe que 6,1 milliards de tkm ont été parcourus en 2013 par les PLs étrangers en cabotage. Il est raisonnable de considérer que ces PLs réalisent également de l'échange voire du transit, et donc qu'ils sont pris en compte dans les calculs ci-dessus ; il n'y a donc pas de recette associée à ce trafic.

Récapitulatif :

La méthode ci-dessus a permis d'estimer les recettes que dégagerait une vignette correspondant aux hypothèses de tarif données en introduction, au titre des PLs étrangers. La recette globale, en additionnant la partie échange et la partie transit, serait d'environ 110 M€/an. Cependant, il est probable que certains véhicules fassent à la fois du transit et de l'échange. Pour le prendre en compte, il est raisonnable de diminuer l'estimation de recette d'environ 10 %, pour **une recette totale estimée de 100 M€/an.**

A noter : le trafic en vkm des PLs étrangers en France étant d'environ 5,2 milliards de vkm, le ratio de la recette sur le trafic est d'environ 1,9 c€/vkm.

5. Document du groupe de travail sur le financement des infrastructures

1 juin 2015

Principaux points abordés dans le groupe de travail sur le financement des infrastructures de transport

Suite à la suspension « sine-die » du péage de transit pour les poids-lourds circulant sur le réseau routier français annoncée le 9 octobre 2014, la Ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie et le Secrétaire d'Etat aux transports ont mis sur pied un groupe de travail avec les professionnels du transport routier de marchandises et les utilisateurs des transports routiers (les chargeurs) afin d'examiner la contribution du transport routier de marchandises au financement des infrastructures. L'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France (AFITF) devait en effet bénéficier des recettes nettes de ce péage de transit qui devaient atteindre en régime annuel environ 350 M€. Les ministres ont également demandé au CGEDD une mission d'appui et d'expertise sur le financement des infrastructures afin de pouvoir nourrir les discussions du groupe de travail.

Les deux premières réunions du groupe de travail ont eu lieu respectivement le 16 octobre 2014 avec les organisations professionnelles représentant les transports routiers et le 17 octobre 2014 avec les organisations professionnelles représentant les utilisateurs des transports routiers. Ces deux réunions ont permis de préciser les objectifs de ce groupe.

Le Secrétaire d'Etat aux transports y a annoncé le dépôt d'un amendement au projet de loi de finances pour 2015 permettant de dégager des ressources supplémentaires pour l'AFITF à hauteur de 332 M€, en augmentant de 4€/hl l'accise gazole du transport routier de marchandises. Il a précisé que cette augmentation était une mesure transitoire pour 2015 et que l'objectif du groupe de travail était de déterminer une recette pérenne. Cet amendement visait à compenser le manque à gagner découlant de la suspension du péage de transit. Il a été adopté et fait partie de la loi de finances 2015. L'accise gazole supportée par le transport routier de marchandises est donc maintenant 43,19€/hl depuis le 1 janvier 2015.

Le Secrétaire d'Etat a précisé que ce financement visait à couvrir l'année 2015. L'objectif principal du groupe de travail était donc d'identifier d'éventuels autres moyens de financement pérenne de l'AFITF via une contribution du secteur du transport routier de marchandises, à mettre en œuvre à compter de 2016 et procurant une recette nette annuelle du même ordre de grandeur soit 330M€ à 350 M€.

Il a été convenu qu'il fallait tirer les leçons de la suspension du péage de transit, donc éviter toute complexité contractuelle comme cela avait été le cas dans le mécanisme de répercussion envisagée pour le dit péage.

Enfin, une organisation professionnelle estime que le financement des infrastructures par les professionnels du secteur doit avant tout être lié à un plan de développement et de rénovation des infrastructures dédiées au transport de marchandises. Certaines organisations professionnelles ont demandé que l'AFITF puisse venir présenter ses activités et ses projets en particulier ceux concernant les infrastructures de transports de marchandises devant le groupe de travail afin d'apprécier les besoins de financement.

Suite aux propositions des organisations professionnelles, il a été convenu que le groupe de travail examinerait les points suivants:

- exposé sur le régime d'accise gazole afin d'estimer les recettes prévues par l'augmentation de 4€/hl et sa concordance avec un objectif de 350 M€ de recettes;
- situation de la France vis-à-vis du prix du gazole par rapport aux pays frontaliers ;
- estimation de la part des poids-lourds étrangers qui approvisionnent en carburant en France ;
- analyse de la faisabilité de la mise en place d'une vignette poids-lourds sur le réseau routier français ;
- examen de toute autre contribution présentée par les membres du groupe sur le financement des infrastructures.

Les réunions suivantes ont eu lieu le 2 et le 3 décembre 2014 et le 19 et le 20 mars 2015. Les réunions du 2 et 3 décembre ont été consacrées à l'examen de l'accise gazole (la TICPE). Les réunions du mois de mars ont procédé à un examen complémentaire sur la TICPE et à la présentation d'éléments d'analyse sur la vignette poids lourds.

1. Présentation sur le régime d'accises gazole et recettes supplémentaires liées à la majoration de 4€/hl de la TICPE sur le gazole utilisé par le transport routier de marchandises

Une présentation sur la TICPE a permis de rappeler les principaux paramètres de cette taxe.

La TICPE s'applique aux combustibles pétroliers liquides: supercarburant, gazole routier, gazole non routier, fuel domestique. Elle est encadrée au niveau communautaire par la Directive 2003/96 dite directive accise qui fixe un taux minimal. Pour le gazole, ce taux minimal européen est de 33€/hl depuis le 1^{er} janvier 2010.

La TICPE sur le gazole routier a rapporté 17,67 Md€ en 2013 représentant 40,4 Md litres. Elle est composée d'une part Etat et d'une part régionale. Le taux de TICPE totale était en 2014 de 44,19 €/hl sur le gazole routier⁶⁶. Le taux total a été porté par la loi de finances 2015 à 48,17€/hl en 2015 et 50,16€/hl en 2016.

Le transport routier bénéficie pour les poids lourds d'au moins 7,5t de PTAC d'un régime d'accise professionnel. La part de la TICPE perçue au-delà d'un seuil fixé à 39,19€ jusqu'en 2014 est en effet remboursable. Le montant à rembourser est fixé dans le code des douanes et représentait en 2014 5€/hl sauf en Corse et Poitou Charentes où le montant remboursé était de 2,5€/hl⁶⁷. La loi de finances pour 2015 a augmenté le seuil de déclenchement du remboursement de 4 €/hl le portant ainsi à 43,19€/hl qui est maintenant le montant de l'accise sur le gazole professionnel du transport routier en France.

Ce remboursement est inscrit comme dépenses fiscales à l'annexe du budget du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie (MEDDE). En 2013, ce remboursement était de 295 M€ correspondant à 7,52 Md de litres.

Les recettes supplémentaires liées à l'augmentation de 4€/hl peuvent donc être estimées en extrapolant les demandes de remboursement de l'année 2013. Cela donne 7,5 Md litres multiplié par 0,04€/l soit 300 M€. La consommation des poids lourds français était estimée à 6,43 Md de litres en 2013 dans les Comptes des transports, ce qui a permis de déduire que les poids lourds français devraient acquitter toutes chose égales par ailleurs un supplément de TICPE de 257 M€.

⁶⁶ La TICPE peut être modulée par les régions dans une fourchette comprise entre 0 et 2,5€ (réduction de 1,15€ et un supplément de 1,35€). Seule la Corse et Poitou-Charente n'appliquent pas le taux maximum.

⁶⁷ Le remboursement ne peut pas faire descendre le taux de la TICPE en dessous de 39,19 €/hl en France. Ce taux est le minimum prévu par la Directive 2003/96 qui autorise à son article 7 les Etats-Membres à pratiquer un taux d'accise réduit pour le gazole à usage commercial (transport routier de marchandises avec un véhicule d'au moins 7,5t de PTAC et transport commercial de passagers) pourvu que ce taux soit supérieur au taux en vigueur au 1 janvier 2003

Au vu de ces estimations, les organisations professionnelles partagent l'avis que les recettes supplémentaires prévisionnelles de la TICPE liée au gazole pour le transport routier ne sont pas supérieures aux recettes nettes escomptées dans le projet de péage de transit.

2. Situation de la France vis-à-vis du prix et des accises du gazole par rapport aux pays frontaliers

Une première présentation sur les prix du gazole et les accises dans sept pays (Royaume-Uni, Italie, Allemagne, Belgique, Espagne, Luxembourg, Pays-Bas) a eu lieu aux réunions de décembre. Cette présentation a tenu compte du fait que trois de ces pays (Belgique, Espagne, Italie) disposent d'un régime professionnel pour le gazole utilisé pour le transport routier de marchandises.

Suite aux suggestions des organisations professionnelles, cet échantillon a été étendu au Portugal et a fait l'objet d'une perspective historique.

La présentation de mars 2015 a donc fait ressortir les points suivants:

- la France bénéficie du prix moyen hors taxes et hors accises du gazole le plus faible par rapport aux huit pays frontaliers retenus, les écarts sont résumés dans le tableau suivant et sont relativement significatifs souvent compris entre 4€/hl et 6€/hl :

Gazole (en € par hl)	Prix moyen 2014 HT et hors accise	Différence avec la France
Allemagne	67,34	3,66
Belgique	69,03	5,35
Espagne	71,18	7,5
France	63,68	0
Italie	70,24	6,56
Luxembourg	68,45	4,77
Pays-Bas	67,83	4,15
Portugal	69,58	5,9
Royaume-Uni	66,48	2,8

- en tenant compte des accises y compris les augmentations réalisées, le gazole professionnel pour le transport routier reste en France un des moins chers par rapport aux pays frontaliers, la situation étant résumée dans le tableau suivant :

Gazole (en € par hl)	Prix HT observé avec accise janvier 2015	Différence avec la France janvier 2015
Allemagne	96,25	7,99
Belgique	89,44	1,18
Espagne	85,39	-2,87
France	88,26	0
Italie	92,85	4,59
Luxembourg	84,37	-3,89
Pays-Bas	99,06	10,8
Portugal	92,79	4,53

- il y a parmi les pays frontaliers deux groupes de pays, les pays où le gazole est moins cher ou a un prix comparable à celui de la France (Luxembourg, Espagne, Belgique) et les autres pays dans lesquels le gazole est significativement plus cher qu'en France.

- un résumé de l'évolution des accises sur le gazole depuis 2008 a aussi été fourni aux participants, ce résumé montrant qu'à part l'Allemagne et les pays qui ont un régime de gazole spécifique pour le transport routier (Belgique, Italie, Espagne), les accises gazole ont augmenté significativement dans les autres pays depuis 2008.

- les organisations professionnelles ont partagé ce constat, mais l'une d'entre elles a signalé qu'il pouvait exister des poids-lourds non communautaires (marocains en particulier) qui entrent sur le territoire avec une quantité importante de carburant n'ayant pas subi la taxation communautaire minimum, dont il convient cependant d'apprécier la part à sa juste proportion dans l'ensemble des flux concernés. Une autre organisation professionnelle a observé que les principaux concurrents de la France avaient des accises inférieures à celle de la France en raison de l'augmentation de 4€/hl au 1 janvier 2015.

3. Estimation de la part de transporteurs étrangers qui approvisionnement en carburant en France

L'ensemble des organisations professionnelles a souhaité que le montant de la TICPE acquittée par les transporteurs étrangers puisse être établie de manière objective.

Le CGEDD a présenté une nouvelle méthodologie pour estimer cette part. Elle repose sur deux données (le volume de gazole remboursé aux transporteurs étrangers calculé par les Douanes et les consommations de gazole estimées dans les Comptes des Transports pour les poids-lourds étrangers) et une estimation (la proportion de poids-lourds étrangers qui demandent le remboursement parmi ceux ayant pris du carburant en France). En retenant 70% comme hypothèse centrale pour ce dernier chiffre, le CGEDD a résumé les résultats dans les tableaux suivants :

PL étrangers	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Volume remboursé (en MI)	259	272	654	455	437	452
Consommation totale de gazole en France (en MI)	3090	3090	3017	3004	2854	2870

Estimation de la proportion des poids-lourds étrangers qui s'approvisionnent en France	2008	2009	2010	2011	2012	2013
	12,0%	12,6%	31,0%	21,6%	21,9%	22,5%

Ces données permettent d'estimer que les poids lourds étrangers acquitteraient environ 260 M€ de TICPE sur la base des données de l'année 2013. Elles permettent aussi d'anticiper, avec toutes les précautions d'usage, que l'augmentation de 4€/hl des accises en France au 1 janvier 2015 ne va pas changer fondamentalement les écarts de prix du gazole accises incluses avec les pays frontaliers, donc que la proportion des poids lourds étrangers qui s'approvisionnent en France ne devrait pas de ce fait subir d'évolution réellement significative. Les recettes supplémentaires de TICPE sur les poids lourds étrangers seraient donc comprises entre 20 M€ et 36 M€. Une organisation professionnelle estime cependant que les achats de gazole en France des poids lourds étrangers devraient être inférieurs en 2015.

La plupart des organisations professionnelles ont souligné les avantages relatifs ou les moindres inconvénients d'un financement de l'AFITF par le maintien de l'augmentation de 4€/hl de la TICPE :

- la TICPE ne constitue pas une fiscalité nouvelle et spécifique, elle a une assiette large et un coût de recouvrement réduit ;
- il existe un système de répercussion en place qui fonctionne correctement (« l'indexation gazole ») ;
- l'augmentation de 4€/hl va dans le sens de la réduction de l'écart entre supercarburant et gazole ;
- le contexte de la baisse des prix du pétrole crée un environnement plus favorable pour supporter une hausse de la TICPE, même si cette baisse n'est pas forcément durable.

Des organisations professionnelles ont regretté que les transporteurs étrangers n'y contribuent que peu indiquant qu'au vu des données présentées le supplément de TICPE perçu sur les poids lourds étrangers n'atteignait que 10 % de la charge pesant sur le pavillon français alors que ces poids-lourds représentaient presque le tiers du trafic. Les estimations du groupe de travail (environ 22% des poids lourds étrangers s'approvisionnent en France) restent cependant supérieures à ce qui était communément admis.

4. Analyse de la faisabilité d'une éventuelle mise en place d'une vignette poids-lourds sur le réseau routier français

Le groupe de travail a analysé différents éléments concernant l'éventuelle mise en place d'une vignette poids-lourds sur le réseau routier français sur la base de trois notes fournies par deux organisations professionnelles et d'une présentation du CGEDD. Ces premiers

éléments d'analyse ne sont évidemment pas exhaustifs et ne constituent pas une étude de faisabilité détaillée. Ils ne préjugent en rien des décisions qui seront prises.

Les points abordés concernent la faisabilité juridique au regard notamment des règles européennes, le réseau routier concerné, une estimation des recettes et les aspects gestion et les possibles effets sur le secteur.

Une « vignette poids-lourds » est ainsi assimilée à une taxe au regard du droit français pour l'usage de tout ou partie du réseau routier national non concédé et des autres réseaux. Elle devra donc être adoptée par le Parlement. Une vignette doit être liée à la circulation du véhicule et non à sa possession comme l'est la taxe à l'essieu. Cette distinction est nécessaire pour permettre d'inclure dans son champ les poids-lourds étrangers qui circulent en France.

Au niveau Européen, une vignette est encadrée par la directive Eurovignette (1999/62). La Directive s'applique uniquement pour les poids-lourds et sur le réseau routier transeuropéen qui comporte en France environ 13000 km de voies (les autoroutes concédées ou non concédées, les liaisons assurant la continuité du réseau autoroutier et quelques axes supplémentaires). Sur le reste du réseau routier, c'est-à-dire hors itinéraires européens, la directive Eurovignette rappelle que les États-membres sont libres d'y appliquer des péages ou des droits d'usage pourvu qu'ils n'aient pas de caractère discriminatoire.

Eurovignette impose un plafonnement du montant de la vignette en fonction du nombre d'essieux et de la classe d'émissions Euro. Le taux maximum annuel pour un véhicule Euro 4 ou supérieur est ainsi 1378€ pour quatre essieux et plus et 826€ pour trois essieux et moins. Eurovignette impose aussi de proposer des vignettes pour des durées d'utilisation plus réduite (un jour, une semaine et un mois) avec un plafonnement (respectivement 2 %, 5 % et 10 % du montant annuel). En sus, le taux journalier est aussi plafonné à 12€ si la formule de 2 % du taux annuel donne un montant plus élevé.

Les aspects juridiques européens examinés par le groupe de travail ont concerné deux questions principales: la possibilité de réserver le tarif annuel aux poids-lourds nationaux et la possibilité de cumuler le système de vignette avec celui des péages autoroutiers. Sur ces deux points ont été confrontées l'analyse du CGEDD, l'avis de la Commission Européenne et deux notes fournies par deux organisations professionnelles.

Sur le cumul vignette/péage, l'avis de la Commission Européenne fait ressortir que: (i) elle «préfère» nettement les systèmes de péages kilométriques car plus conforme au principe utilisateur/payeur, (ii) elle reconnaît que la juxtaposition des deux systèmes est autorisée, (iii) elle sera vigilante sur les modalités d'application et en particulier sur les coûts supplémentaires (hors vignette) qui pourraient en résulter de manière à éviter tout obstacle aux échanges.

Cette analyse autorisant le cumul à condition d'avoir un système clair, simple et n'engendrant pas de coût supplémentaire est partagée par la plupart des organisations professionnelles. Une organisation signale que l'intention de la Commission lors de la future révision d'Eurovignette prévue pour 2016 est de proposer une abolition des vignettes poids-lourds au profit des péages kilométriques et donc qu'il serait paradoxal de vouloir en instaurer une en France.

Sur la possibilité de réserver le tarif annuel uniquement aux poids-lourds français, l'ensemble des participants, s'appuyant en particulier sur l'avis de la Commission Européenne, a estimé que la Directive et les Traités européens imposaient d'offrir aux poids-lourds étrangers tous les tarifs (annuel, mensuel, hebdomadaire, journalier).

Le dernier aspect examiné au regard du droit européen a été l'absence de charge excessive qui pourrait être regardée comme faisant un obstacle à libre circulation des marchandises

entre les Etats-Membres. Sur ce plan, le montant modeste de la vignette journalière (12€ au maximum) au regard des péages autoroutiers français enlève le principal argument d'un éventuel recours.

Le groupe de travail a également examiné le réseau routier sur lequel une vignette pourrait être exigible. Deux options ont été passées en revue: le réseau routier national hors autoroutes concédées (option 1) et ce même réseau étendu à toutes les routes départementales (option 2).

L'option 1 a l'avantage de réserver la totalité des recettes à l'État et d'y soumettre tous les poids lourds étrangers en transit (il n'est pas possible de traverser le territoire français uniquement par des autoroutes concédées). L'option 1 permet également d'exonérer les trafics purement locaux qui n'empruntent pas le réseau routier national en offrant le tarif journalier à tous les poids-lourds français.

En revanche, l'ouverture à tous les poids-lourds d'un tarif journalier devrait compliquer la gestion du système (enregistrement de 500 000 poids lourds français) et rendre le contrôle mobile plus difficile. Il risque aussi, comme avec le péage de transit, de se poser le problème de certains itinéraires de contournement parallèles.

L'option 2 est plus conforme à la « philosophie » d'une vignette à savoir un droit d'usage pour tout le réseau. Elle a l'avantage de la simplicité: il ne paraît pas nécessaire d'offrir des tarifs autres qu'annuels aux poids-lourds français et il est possible de limiter le nombre de point de contrôle qui concerneraient alors principalement les poids lourds étrangers ne disposant pas de vignette annuelle.

En revanche, un accord de partage des recettes entre l'État et les collectivités locales devra être trouvé, ce qui réduira d'autant le montant affecté à l'AFITF. Certaines organisations professionnelles ont ainsi fait part de leur doute quant à la garantie que les recettes affectées aux collectivités locales soient réinvesties dans les infrastructures de transports.

Concernant les recettes d'une éventuelle vignette, le CGEDD a présenté une estimation pour un tarif annuel unique de 500€. Cela fixe ainsi le tarif mensuel à 50€, hebdomadaire à 25€ et journalier à 10€. Il a retenu une hypothèse centrale de 500 000 poids lourds français et 125 000 poids lourds étrangers prenant la vignette annuelle et 125 000 autres poids lourds prenant 25 vignettes journalières. La recette totale pour le réseau étendu (option 2) est alors estimée à environ 345 M€ de recettes dont 95 M€ acquittées par les poids-lourds étrangers soit 27% du total. La recette pour le réseau réduit (option 1) est quant à elle estimée à 320 M€ dont 95 M€ acquittés par les poids-lourds étrangers.

Certaines organisations professionnelles ont suggéré d'étudier une modulation des tarifs de la vignette en fonction des classes Euro et du nombre d'essieux, en étant cependant conscientes que cela pourrait significativement complexifier la gestion.

Sur les aspects gestion, les modalités les plus simples possibles ont été examinées à savoir: une vignette totalement dématérialisée, un montant forfaitaire indépendant de classe Euro et du nombre d'essieux, une absence de bornes physiques d'achat (la vignette étant achetable uniquement sur Internet ou par téléphone auprès d'un centre d'appel multilingues accessibles 7 jours sur 7 et 24 heures sur 24), l'absence d'équipements embarqués afin d'éviter d'être soumis à la Directive interopérabilité, des points de contrôle constitués par la réinstallation des équipements de contrôles sur certains portiques du péage de transit.

Une estimation approximative du coût annuel de fonctionnement d'un tel système a été présenté lors des réunions de mars. Le coût total annuel est alors compris entre 40 M€ et 50M€ par an. Ce coût est décomposé en trois postes principaux :

- le système de gestion et de facturation qui recouvre un centre d'appel 24 heures sur 24, l'enregistrement des poids-lourds, la facturation et la gestion du fichier des véhicules ;

- le système de contrôles qui comprend la gestion des portiques (mise en place, maintenance), du système de vérification et le traitement des infractions ;
- l'amortissement sur dix ans du développement initial des deux systèmes précédents.

L'absence de contrôle automatisé et donc l'absence de portiques pourrait réduire ce coût de 10 M€ par an.

Certaines organisations professionnelles ont estimé qu'il n'était pas nécessaire d'offrir les 8 langues pour le système de facturation et que des économies de gestion supplémentaires pourraient être dégagées par la mise en place d'un service national de fiscalité routière. Une autre organisation a souligné la nécessité d'avoir des amendes dissuasives afin de pouvoir réduire les contrôles et d'endiguer la fraude éventuelle

Concernant la répercussion éventuelle d'une telle vignette, aucun mécanisme simple n'a pu être proposé. L'ensemble des organisations professionnelles sont opposées à un mécanisme de répercussion complexe à l'image de ce qui avait été prévu pour le péage de transit. Deux organisations professionnelles estiment cependant que la répercussion ne devrait pas poser de problème car c'est un montant forfaitaire et que cela devrait pouvoir être intégré dans les contrats par la négociation.

Il reste cependant que, si la vignette venait à se substituer à l'augmentation de 4€/hl de l'accise sur le gazole routier, le transport routier français ne pourrait pas récupérer le bénéfice de la baisse de cette accise. Il subirait en effet, via le mécanisme d'indexation gazole actuellement en place, la baisse automatique des prix des contrats de transports. Le montant du prélèvement lié à une vignette de 500€ atteindrait alors 250 M€, montant à mettre en regard des principales données financières figurant dans les comptes des entreprises françaises de transport routier de marchandises : en 2012 le chiffre d'affaires total s'élevait à 43 Md€, les achats de carburants à 7,64 Md€ et le bénéfice net total à 378 M€.

5. Synthèse des travaux

Le groupe de travail a permis de dégager un certain nombre de points partagés par l'ensemble des organisations professionnelles sur le financement des infrastructures à savoir :

- la confirmation d'un avis négatif sur l'écotaxe ou les péages de transit en raison de la complexité des modalités de répercussion et de ses effets sur la compétitivité de certaines filières en particulier l'agroalimentaire ;
- un accord pour la participation du transport routier de marchandises au financement des infrastructures, à condition qu'elle soit partagée avec les autres usagers ;
- le souhait d'une affectation des montants collectés à ce titre aux infrastructures de transports de marchandises et en particulier mais sans exclusivité aux infrastructures routières ;
- la nécessité de prévoir que la contribution du transport routier au financement des infrastructures de transport soit simple à mettre en œuvre et prévisible ;
- la recherche d'un dispositif permettant d'assurer une égalité de traitement entre transporteurs étrangers et transporteurs nationaux.

Sur l'augmentation de 4€/hl de la TICPE, les organisations professionnelles ont souligné :

- la TICPE ne constitue pas une fiscalité nouvelle et spécifique, elle a une assiette large et un coût de recouvrement marginal égal à zéro, et est très facile à mettre en œuvre ;
- il existe un système de répercussion en place qui fonctionne correctement (« l'indexation gazole »).

La plupart des organisations professionnelles estiment que cette solution sans être idéale présentait le moins d'inconvénients car :

- il ne s'agit pas d'une nouvelle taxe pesant sur les seules entreprises de transport routiers ;
- elle ne crée pas de charges administratives supplémentaires pour les entreprises et ne modifie pas le cadre juridique ;
- une partie des poids-lourds étrangers acquittent cette taxe avec leurs achats de carburants en France ;
- elle évite une mesure législative de baisse des accises poids-lourds sur le gazole (mesure qui serait à prendre en cas d'instauration d'une vignette) et qui pourrait ne pas être comprise dans un contexte de rapprochement de la fiscalité gazole/ supercarburant et conduirait à augmenter significativement les montants budgétés au titre des remboursements gazole professionnel;

Deux organisations professionnelles ont en revanche souligné :

- le manque à gagner sur les transporteurs étrangers reste important puisque qu'environ les trois quarts des poids lourds étrangers circulant en France ne s'y approvisionnent pas ;
- l'affectation d'une part de la TICPE à l'AFITF ne leur paraît absolument pas garantie à moyen terme.

La présentation et les discussions sur la vignette a permis de faire ressortir les points suivants :

- l'instauration d'une vignette sur tout ou partie du réseau routier français non concédé est juridiquement possible au regard des règles européennes à la condition que le système de collecte soit simple et qu'il n'y ait aucune discrimination des poids lourds étrangers ;
- les coûts de gestion d'une vignette qui devront être déduit de la recette brute ne sont pas trop élevés au regard de la recette estimée et peuvent être évalués en toute première approximation à 40/50 M€ par an ;
- une vignette de 500€ appliquée à l'ensemble du réseau routier national et départemental hors autoroutes concédées dégagerait une recette brute de l'ordre de 345 M€ dont 95 M€ supportée par les poids lourds étrangers ;
- les recettes d'une vignette devront être partagées avec les collectivités locales sauf à retenir un réseau restreint voisin de celui des péages de transit ;
- à ce stade aucun mécanisme simple de répercussion autre que la négociation contractuelle n'a pu être identifié.

La plupart des organisations professionnelles jugent le système de vignette plus complexe que la TICPE et source de coûts de gestion supplémentaires avec d'évidentes difficultés de répercussion alors que les marges des entreprises sont très faibles ; elles sont opposées à cette nouvelle fiscalité d'autant qu'elles craignent que la part revenant aux collectivités locales ne soit pas affectée aux infrastructures. Certaines organisations considèrent que toute nouvelle contribution au financement des infrastructures doit être aisément répercutable.

D'autres soulignent qu'une telle vignette permettrait un financement plus durable de l'AFITF, une contribution des poids-lourds étrangers plus équitable que les 4€/hl de TICPE et qu'il n'était pas nécessaire d'avoir un mécanisme de répercussion, car la vignette constituait une charge forfaitaire annuelle connue à l'avance et dont le coût pouvait être immédiatement incorporé dans les prix.

6. Glossaire des sigles et acronymes

<i>Acronyme</i>	<i>Signification</i>
AFITF	Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France
CEREMA	Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement
CJUE	Cour de Justice de l'Union Européenne
CNR	Comité national routier
HT	Hors taxes
Md	Milliard
PL	Poids lourd (>3,5 tonnes)
PTAC	Poids total autorisé en charge
TICPE	Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques
TVA	Taxe sur la valeur ajoutée
VL	Véhicule léger (<3,5 tonnes)

