AMBITION FRANCE TRANSPORTS

FINANCER L'AVENIR DES MOBILITÉS

CAHIER D'ACTEUR

LOGO

QUI SOMMES-NOUS :

Nom de la structure :
Commune de BEDOUS

Contact :
Henri BELLEGARDE

Adresse :
1 Place FRançois Sarraillé

Téléphone :
0678792125

Courriel :
maire@bedous.fr

Site internet :
bedous.fr

Présentation de la structure (400 caractères) :
Bourg-centre de la vallée d'Aspe qui héberge la plupart des services et commerces de proximité.

TITRE : **éco-contribution pour le trafic international sur routes nationales**

THEMATIQUE :

☐ Le financement des mobilités du quotidien par les autorités organisatrices des mobilités (AOM) dans les territoires et le financement des SERM
☒ Le financement des infrastructures routières
☐ Le financement des infrastructures et services de transport ferroviaire
☐ Le financement du verdissement du transport de marchandise

EN BREF : (2000 caractères)

Le trafic routier de marchandises internationales est particulièrement prégnant :

- sur des routes nationales gratuites qui présentent des solutions alternatives aux routes à péage et permettent aux transporteurs un gain économique. Hormis la perte de recettes pour les finances publiques, la circulation de camions de marchandises sur ces voies inadaptées engendre régulièrement des accidents, une nuisance importante pour les riverains et de travaux fréquents de réfection des routes.

- dans des territoires frontaliers de pays ayant institués une taxe spéciale sur les poids lourds

En France, les lois 3DS et Climat et Résilience ont permis la mise en place d'une experimentation pour mettre à la disposition des régions, des routes relevant du domaine public national et donner la possibilité d'y instituer une taxe sur la circulation de certains véhicules de transport routier de marchandises.

Les régions n'ont pas pu toutes se saisir de cette compétence. Il est proposé de permettre aux régions qui le souhaitent de mettre en place un système d'éco-contribution sur les routes nationales pour les poids lourds du trafic international au titre de la loi climat et résilience en dehors du cadre expérimental de la loi 3DS.

A minima, une expérimentation accordant aux territoires transfrontaliers la possibilité d'établir une telle taxe pourrait être proposée.

VOTRE CONTRIBUTION (10000 caractères)

I-Mise a disposition de routes et éco-contribution

L'article 40 de la loi du 21 février 2022 relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale dresse les principes d'une expérimentation de 8 ans visant à mettre à la disposition des régions volontaires des autoroutes, des routes et des portions de voies non concédées relevant du domaine public routier national situées sur leur territoire.

Trois régions se sont inscrites dans cette expérimentation : Grand Est, Occitanie, Auvergne Rhône Alpes.

Dans le cadre de l'expérimentation, le conseil régional est compétent pour aménager, entretenir et exploiter les sections routières mises à la disposition de la région. En contrepartie il bénéficie de moyens mis à sa disposition par l'État.

La liste des sections routières dont la propriété peut être transférée a été fixée par le décret du 30 mars 2022 . Elle comporte 406 autoroutes, routes ou portions de routes pour environ 10 000 kilomètres. Cette liste a fait l'objet d'une concertation avec les collectivités territoriales.

L'article 137 de la loi du 22 août 2021 « climat et résilience » (dont les contours sont précisés par l'ordonnance le 26 juillet 2023) offre aux régions, candidates au titre de l'article 40 de la loi 3DS, la possibilité d'instituer une taxe sur la circulation des véhicules de transport routier de marchandises empruntant ces voies, « si ces dernières supportent ou sont susceptibles de supporter un report significatif de trafic de véhicules de transport routier de marchandises en provenance de voies soumises à péages ou à une autre taxe ».

Cette taxe et son tarif sont fixés librement par les régions qui en sont bénéficiaires, en assurent la gestion, la collecte et le contrôle.

Le report de trafic est particulièrement prégnant :
- dans des territoires frontaliers de pays ayant institués une taxe spéciale sur les poids lourds
- sur des routes nationales gratuites qui présentent des solutions alternatives aux routes à péage et permettent aux transporteurs un gain économique. Hormis la perte de recettes pour les finances publiques, la circulation de camions de marchandises sur ces voies inadaptées engendre régulièrement des accidents, une nuisance importante pour les riverains et des travaux fréquents de réfection des routes.

II-L'exemple de la RN 134 dans les Pyrénées-Atlantiques

Un trafic disproportionné de marchandises traverse la RN 134 entre Pau et le tunnel du Somport et impacte lourdement la vie des habitants de la vallée d'Aspe et du piémont Oloronais : nuisances sonores, risques d'accidents sur des routes sinueuses et de montagne, détérioration de la voierie, pollution (émission de CO_2 et accidents de camions transportant des marchandises dangereuses), maisons fissurées, perte d'attractivité des communes concernées. Ce trafic génère aussi des dépenses de l'ordre de 4 à 5 millions d'euros d'argent public chaque année pour assurer les travaux de maintenance.

Depuis la mise en place de péages à Biriatou et au Perthus, deux autres points de passage frontaliers, le trafic international augmente. Notamment parce que cette route est la seule voie gratuite.

La région Nouvelle Aquitaine n'a pas pris la compétence « route » prévue par la loi 3DS mais soutient cependant la nécessité de mettre en place une éco-contribution pour le trafic international de marchandise (sans concerner la desserte locale) en se portant volontaire pour mettre en œuvre une telle mesure.

Ce constat est largement partagé sur notre territoire par les collectivités et les différentes sensibilités politiques.

III-Droit comparé

En Allemagne, le système de péage des poids lourds concerne les véhicules de plus de 3,5 T et l'ensemble des routes nationales.
En Espagne, les poids lourds de plus de 3,5 T sont aussi imposés dans certaines régions comme au Pays basque.
En Belgique, depuis 2016, chaque camion de plus de 3,5 T qui circule sur les autoroutes et la plupart des routes nationales belges doit payer une nouvelle taxe à la place de l'Eurovignette.

IV-Propositions

Permettre aux régions de mettre en place un système d'éco-contribution sur les routes nationales pour les poids lourds du trafic international au titre de la loi climat et résilience en dehors du cadre expérimental de la loi 3DS.

Permettre, a minima, une expérimentation accordant aux territoires transfrontaliers la possibilité d'instituer une telle taxe.

Table ou illustration 1

Table ou illustration 2

Table ou illustration 3

CONCLUSION (2000 caractères)

La RN 134 qui traverse la vallée d'Aspe est une route de montagne inadaptée pour l'intense trafic quotidien des poids-lourds. Par ailleurs le transport de matières dangereuses sur cet axe constitue un réel danger pour les populations (ville et villages traversés en plein cœur) et pour l'environnement (gave pollué à l'occasion de divers accidents).

L'entretien de cette RN est également extrêmement coûteux.