

Vignette ou redevance ?



La route est au centre des mobilités et du désenclavement de certains territoires. Pour répondre aux nombreux défis technologiques des véhicules et aux enjeux de sécurité routière de toutes sortes, le réseau routier français doit impérativement être entretenu et modernisé.

À Paris, comme à Bruxelles, la question du financement des infrastructures routières est majeure. Pour tous les usagers de la route bien entendu mais principalement pour les professionnels transporteurs de personnes ou de marchandises.

À ce stade, l'OTRE réaffirme, comme elle l'a fait dans sa contribution aux *Assises de la mobilité*, son opposition catégorique au principe d'une taxe kilométrique de type « écotaxe » nationale ou régionale, nécessitant l'équipement de badges géolocalisés. Le gouvernement doit tirer les enseignements des erreurs du passé et ne pas s'obstiner à imposer ce qui a fait l'objet de fortes oppositions.

Tout n'est pas encore gravé dans le marbre, loin de là, mais les contours de la loi sur les mobilités, qui doit être votée au printemps, se précisent peu à peu.

Dès sa prise de fonction comme ministre des transports, Mme Élisabeth BORNE a déclaré « *Les flux de camions qui transitent par nos territoires doivent contribuer eux aussi au financement de nos infrastructures* ».

Le 17 janvier, jour même où la présidente de l'OTRE Aline MESPLES présentait ses vœux, une rumeur persistante semblait se confirmer : la création d'une vignette tiendrait la corde. Cette solution est plus simple et plus rapide à mettre en œuvre. Elle aurait également l'avantage de faire contribuer les usagers étrangers, alors que ces derniers, en faisant le plein à l'extérieur des frontières, échappent aujourd'hui largement à la hausse de fiscalité sur les carburants décidée pour compenser l'écotaxe.

La mesure « *pourrait être mise en œuvre pour les poids lourds et les véhicules utilitaires légers* » utilisant le réseau routier national. Une telle vignette rapporterait 550 millions d'euros par an, selon un des groupes de travail des *Assises de la mobilité*.

Répondant à la question qui lui a été posée sur le sujet, Mme Aline MESPLES a été particulièrement claire. Préalablement à tout projet de réforme, l'OTRE exige un audit public complet sur les recettes et les dépenses de la route et leurs affectations. Dans le cadre de cet audit, il est impératif de préciser avec exactitude les coûts externes réellement imputables à la route et à l'ensemble de ses usagers.

Car si l'objectif est d'apporter des réponses à la question de l'entretien et du développement des réseaux routiers, c'est bien le principe utilisateur payeur qui doit s'imposer dans le cadre d'une réforme du financement des infrastructures.

Au demeurant, même si la vignette devait être instaurée elle ne pourrait l'être que sous la condition de revoir le principe et les contributions existantes des propriétaires de véhicules professionnels : taxe sur les assurances, taxe sur les certificats d'immatriculation, taxe d'aménagement du territoire et redevance domaniale appliquées aux sociétés d'autoroute, et de supprimer la surtaxation de quatre centimes par litre de gazole instaurée pour compenser l'abandon de l'écotaxe-ecomouv' que les entreprises de transport routier ne récupèrent pas et la taxe à l'essieu pour tous les poids lourds de plus de 12 tonnes.

Au surplus, et comme la présidente de l'OTRE l'a aussi précisé avec force, si la vignette devait être mise en place, celle-ci ne pourra se faire que dans le cadre d'une réflexion élargie au réseau concédé autoroutier pour d'abord réformer les concessions autoroutières et remettre à plat totalement les financements de l'ensemble des réseaux. Ensuite, le but est de converger vers un tarif moyen sur tout le territoire qui participe à l'équité entre régions économiques et la mise en place d'une tarification incitative y compris pour les parcours de courte distance.

Enfin, si vignette il doit y avoir, son champ d'application doit être le plus large possible. S'agissant de l'entretien du réseau et de son développement permettant de répondre aux problèmes de congestion, c'est bien l'ensemble des usagers de la route, quels que soient les véhicules utilisant le réseau routier, qui doit contribuer au financement et à son entretien exclusif. Par ailleurs, il ne saurait être envisagé que ces recettes financent d'autres modes de transport !

Rien n'est décidé semble-t-il... Le 22 janvier, à Bruxelles, la députée au Parlement européen PS Christine REVAULT D'ALONNES BONNEFOY, présentait à la Commission ses propositions pour réviser la directive « Euro-redevance routière ». Ce texte encadre la tarification des infrastructures routières en Europe. Cette mise à jour est, selon l'élue européenne, *l'occasion d'aller vers la pleine application des principes utilisateur-payeur et pollueur-payeur pour tous les véhicules.*

Dans cette perspective, elle propose de remplacer les systèmes de vignettes par des systèmes de redevances basés sur la distance parcourue et d'appliquer les redevances routières sans discrimination de la catégorie de véhicule dès le 1er janvier 2026 : poids lourds, bus, voitures et motos.

Le débat reste ouvert à Paris comme à Bruxelles. Mais il va falloir trancher !

Philippe BONNEAU