



## 14ème législature

<b>Question N° :</b> 90502	De <b>M. Philippe Plisson</b> ( Socialiste, républicain et citoyen - Gironde )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Écologie, développement durable et énergie		<b>Ministère attributaire</b> > Écologie, développement durable et énergie
<b>Rubrique</b> >automobiles et cycles	<b>Tête d'analyse</b> >développement durable	<b>Analyse</b> > véhicules à faibles émissions. tarification préférentielle. perspectives.
Question publiée au JO le : <b>27/10/2015</b> Réponse publiée au JO le : <b>17/11/2015</b> page : <b>8382</b>		

### Texte de la question

M. Philippe Plisson attire l'attention de Mme la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie sur la mise en place de tarifications préférentielles pour véhicules à très faibles émissions sur les voies d'autoroutes. L'article 38 de la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte rend possible la différenciation dans les abonnements proposés visant à favoriser les véhicules légers à très faibles émissions. Eu égard aux seuils d'émissions pressenties, seuls les véhicules électriques devraient être rendus éligibles à de telles tarifications. En dépit des progrès réalisés en matière d'autonomie des batteries, le véhicule électrique reste un véhicule essentiellement urbain et périurbain. Il serait intéressant d'ouvrir cette mesure à d'autres carburants et énergies alternatives ayant démontré leur intérêt en matière de réduction des émissions de CO2 et de pollution atmosphérique telles que le GNV, l'hybride rechargeable, le GPL ou l'éthanol E85, et qui correspondent davantage à un usage autoroutier. Il lui demande de bien vouloir faire connaître sa position à ce sujet.

### Texte de la réponse

Les péages autoroutiers sont encadrés en droit français par l'article L.122-4 du code de la voirie routière, qui dispose qu'en cas de délégation des missions de service public autoroutier, « la convention de délégation et le cahier des charges annexé fixent les conditions dans lesquelles le délégataire exerce les missions qui lui sont confiées par l'Etat et en contrepartie desquelles il est autorisé à percevoir des péages. Ces actes sont approuvés par décret en Conseil d'Etat. » Les modulations de péages ne sont pas prévues dans les cahiers des charges des concessions les plus anciennes ; toute modification ne pourrait être faite qu'en respectant les formes ci-dessus rappelées, après négociation avec les sociétés concessionnaires. Toutefois, il est loisible aux concessionnaires, sans intervention de l'Etat, de proposer des abonnements aux usagers. L'article 7 octies de la « Directive 2011/76/UE du parlement européen et du conseil du 27 septembre 2011 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures », dite Eurovignette III, encadre la pratique des abonnements pour les usagers poids lourds. Elle impose notamment que les variations de péage n'aient pas pour objet de générer des recettes de péage supplémentaire. Un tel encadrement n'existait pas pour les véhicules légers. L'article 38 de la loi pour la transition énergétique offre donc désormais un cadre législatif aux concessionnaires d'autoroutes, qui permette la différenciation dans les abonnements pour favoriser les véhicules à très faibles émissions dont le poids total autorisé en charge est inférieur à 3,5 tonnes ainsi que les véhicules utilisés en covoiturage, sans que cela ne soit répercuté sur les tarifs de péage ni sur la durée des concessions.