

## 14ème législature

|  |   |  |
|--|---|--|
| <b>Question N° :</b><br>92760  | De <b>M. Denis Jacquat</b> ( Les Républicains - Moselle ) | <b>Question écrite</b>   |
| <b>Ministère interrogé</b> > Écologie, développement durable et énergie  |   | <b>Ministère attributaire</b> > Transports, mer et pêche                                   |
| <b>Rubrique</b> > automobiles et cycles  | <b>Tête d'analyse</b><br>> développement durable          | <b>Analyse</b> > véhicules à faibles émissions. tarification préférentielle. perspectives. |
| Question publiée au JO le : <b>02/02/2016</b><br>Réponse publiée au JO le : <b>03/05/2016</b> page : <b>3871</b><br>Date de changement d'attribution : <b>12/02/2016</b> |   |  |

### Texte de la question

M. Denis Jacquat attire l'attention de Mme la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie sur les réflexions exprimées par le club des voitures écologiques (CVE) et le club du dernier kilomètre de livraison (CDKL) concernant la mise en œuvre de tarifications préférentielles pour véhicules à très faibles émissions sur les voies d'autoroutes. Le CVE et le CDKL rappellent que 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. Ils rappellent que, eu égard aux seuils d'émissions pressentis, seuls les véhicules électriques devraient être rendus éligibles à de telles tarifications mais que, en dépit des progrès réalisés en matière d'autonomie des batteries, celui-ci reste un véhicule essentiellement urbain et périurbain. C'est pourquoi le CVE et le CDKL estiment qu'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, tels que le GNV, l'hybride rechargeable, le GPL ou l'éthanol E85, lesquelles correspondent davantage à un usage autoroutier. Il la remercie 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'État et en contrepartie desquelles il est autorisé à percevoir des péages. Ces actes sont approuvés par décret en Conseil d'État. ». 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'État, 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 sur la transition énergétique pour la croissance verte, offre donc désormais un cadre législatif aux concessionnaires d'autoroutes qui permet 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.