



Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie



## Expérimentation du péage de transit poids lourds

26 septembre 2014

**POIDS LOURDS DE PLUS DE 3,5 TONNES**  
**4300 KM de ROUTES NATIONALES ET LOCALES**  
**TRAFIC SUPÉRIEUR À 2500 POIDS LOURDS PAR JOUR**



## Résumé

Après un travail de mise à plat et de concertation, s'appuyant sur le travail des commissions parlementaires, le Gouvernement a décidé de remplacer « l'écotaxe poids lourds » par un « péage de transit poids lourds ». Le projet a été défini par un amendement à la loi de finances rectificative du 8 août 2014. Le projet prévoyait une mise en œuvre au 1<sup>er</sup> janvier 2015, précédée d'une marche à blanc.

Afin d'accompagner la mise en œuvre de ce projet, le Premier ministre a nommé le Préfet Christian de Lavernée pour une mission de concertation. L'écoute des acteurs a mis en évidence le besoin de restaurer la confiance dans le mécanisme légal de répercussion, par une majoration forfaitaire plus près de la réalité, mais aussi la nécessité de poursuivre l'analyse des impacts économiques sur les territoires et les filières les plus concernés par le réseau resserré.

Pour répondre aux difficultés apparues dans l'application du mécanisme de majoration forfaitaire au nouveau réseau du « péage de transit », le Gouvernement décide de faire évoluer ce mécanisme. La majoration forfaitaire sera dorénavant calculée au niveau du bassin d'emploi. Cela permet de proposer une majoration nulle pour un nombre important de trajets de courte distance (qui n'utilisent pas le réseau taxable) et de proposer des taux proches de la réalité sur les trajets dépendant d'un itinéraire soumis au péage de transit. Cette modification fera l'objet d'une disposition législative qui sera soumise au Parlement.

Par ailleurs, les organisations professionnelles seront invitées à étayer l'identification et la mesure des impacts économiques qu'ils prévoient au sein d'observatoires régionaux, dont les travaux seront transmis par les préfets de région à un comité de suivi national.

Une phase d'expérimentation démarre dès le mois d'octobre avec une montée en charge progressive. Elle permettra de s'approprier le dispositif technique et de vérifier les impacts sur les territoires.

A l'issue de cette phase d'expérimentation, un bilan sera tiré et présenté aux différentes parties prenantes dans la perspective d'une mise en service dans les tous les premiers mois de l'année 2015.

## Qu'est-ce que le péage de transit poids lourds ?

Le **péage de transit poids lourds** met en œuvre le **principe de l'utilisateur/payeur**. Sur la base d'une tarification à la distance parcourue, chaque véhicule paie en fonction de son usage réel du réseau retenu.

L'objectif du péage de transit poids lourds est de faire participer au financement des infrastructures de transport les professionnels qui en ont besoin et les utilisent régulièrement.

**Il concerne les véhicules de plus de 3,5t conçus pour le transport de marchandises**, définis par le décret n° 2013-678 du 11 juillet 2013 et circulant sur le réseau concerné.

Sont exonérés : les véhicules de l'armée ; les véhicules spécialisés tels les bazars forains, les fourgons blindés et les véhicules dédiés à la collecte de lait dans les fermes ; les véhicules agricoles et ceux dédiés au transport de carcasses et de déchets animaux.

## Une contribution pour l'entretien et le développement des infrastructures de transport, notamment de transport de marchandises

Ce dispositif apporte une réponse à la question du financement des infrastructures. Le Gouvernement doit se donner les moyens d'une politique des transports ambitieuse, notamment pour moderniser et entretenir notre réseau routier national dont le bon état est un facteur de compétitivité essentiel.

**Le péage de transit poids lourds sera entièrement dédié au financement des infrastructures de transport, à leur entretien et leur modernisation, en particulier les projets bénéficiant au transport de marchandises.**

La recette brute estimée sera d'environ 600 M€ par an, dont 30 M€ pour les collectivités locales.

## Quelles seront les routes concernées ?

**4 000 km de routes nationales** seront **concernées** par le péage de transit poids lourds. Le décret fixant le réseau routier national sera publié dans les prochains jours.

Il s'agit des **grands axes routiers** qui concentrent les trafics les plus élevés : les itinéraires pour lesquels le trafic est en moyenne **supérieur à 2 500 poids lourds par jour**. Ces itinéraires complètent de manière cohérente le réseau des autoroutes à péages.

**Cela correspond aux grands itinéraires traversant le pays sans péage** et à des barreaux routiers **en continuité avec des autoroutes à péage** tels la RN4 entre Paris et l'Est de la France et la RN10 entre Bordeaux et Poitiers.

Afin **d'éviter le report de trafic vers les réseaux locaux et les communes qu'ils traversent**, environ **300 km de routes locales** seront incluses dans le réseau. Le boulevard périphérique parisien et certains axes de la plaine d'Alsace (RD83) en feront partie.

**Une carte détaillée est accessible sur le site internet du Ministère**

[http://cartelie.application.developpement-durable.gouv.fr/cartelie/voir.do?carte=grand\\_transit&service=CEREMA](http://cartelie.application.developpement-durable.gouv.fr/cartelie/voir.do?carte=grand_transit&service=CEREMA)

### Carte du réseau soumis au péage de transit poids lourds<sup>1</sup>



1

En rouge : les routes nationales concernées par le péage de transit poids lourds.  
En jaune : les réseaux locaux et routes départementales concernées par le péage de transit poids lourds.  
En bleu : le réseau des autoroutes concédées (et donc déjà à péage).

## Répercussion du péage sur les prix du transport

Dans un contexte commercial du transport de marchandises très ouvert, où les prix sont libres et la concurrence est vive, il avait été jugé nécessaire de mettre en place un mécanisme administré d'augmentation des prix du transport, permettant d'intégrer dans les factures de transport les charges liées au paiement du péage de transit sans créer des difficultés relationnelles et commerciales

Un décret du 6 mai 2012, prévoyant une répercussion au réel, avait été rejeté par l'ensemble des professionnels. Priorité avait alors été donnée à la simplicité avec la définition d'un mécanisme de majoration forfaitaire. La loi du 28 mai 2013 a permis d'adopter un dispositif prévoyant un taux par région pour tous les déplacements internes à une région ainsi qu'un unique taux pour toutes les prestations entre deux régions différentes.

Il est apparu que l'application au nouveau réseau de cette majoration forfaitaire calculée à la maille régionale n'est pas adaptée à la diversité des cas et conduit à des inégalités territoriales.

Il est donc proposé d'appliquer un **taux de majoration forfaitaire calculé à partir d'un maillage plus fin du territoire : la zone d'emploi** (400 en tout). Cela permet de proposer :

- une majoration nulle pour un nombre important de relations de courte distance qui n'utilisent pas le réseau taxable ;
- des taux plus proches de la réalité sur les relations fortement dépendantes d'un itinéraire soumis au péage de transit.

Lorsque l'opération de transport routier de marchandises est réalisée par un ou plusieurs véhicules utilisés pour le compte d'un donneur d'ordres unique, la majoration du prix pourrait être ajustée sur le montant exact du péage dû. Ceci permettrait notamment de traiter plusieurs cas de dessertes par tournées pour lesquels un maillage fin peut poser des difficultés.

Ces ajustements du dispositif de répercussion nécessitent une modification de la loi. Des dispositions législatives seront soumises au Parlement à cette fin.

Des outils sont mis à disposition des professionnels pour leur permettre d'évaluer l'application du nouveau dispositif de majoration forfaitaire sur le site :

<http://cartelie.application.developpement-durable.gouv.fr/cartelie/voir.do?carte=CarteMajorationZE&service=DGITM>

## Comment va se dérouler l'expérimentation ?

L'expérimentation du dispositif se fait sans facturation, sous la forme d'une « *marche à blanc* ».

Compte-tenu du déploiement actuel du dispositif, le Gouvernement a demandé à Ecomouv' et aux sociétés habilitées de télépéage d'activer progressivement le fonctionnement du dispositif de calcul du péage dès le mois d'octobre 2014, **sans facturation réelle**.

Ceci se traduit par la transmission mensuelle des détails des sommes dues par les véhicules enregistrés auprès d'une société habilitée de télépéage et équipés d'un boîtier GPS, ainsi qu'à tous ceux qui s'enregistrent et s'équipent à partir de maintenant auprès d'une société de télépéage.

### 1. Comment est calculé le péage de transit ?

Le dispositif repose sur le principe d'une **tarification en fonction** :

- **du nombre de kilomètres parcourus ;**
- **du niveau de pollution ;**
- **du nombre d'essieux et du poids des véhicules.**

Le montant du péage est établi à partir de l'itinéraire précis des véhicules. Ils doivent pour cela **être équipés d'un boîtier GPS (équipement embarqué)** dès lors qu'ils empruntent le réseau. Ce boîtier GPS permet d'identifier le franchissement par le véhicule des points de tarification virtuels, assimilable aux barrières de péage classique mais ici sans arrêt du véhicule, pour ensuite déterminer le montant du péage dû.

Le total des points de tarification franchis permet de calculer le montant dû. Pendant la phase d'expérimentation, les véhicules participants recevront ces informations pour suivre le montant de péage dû, mais sans facturation.

### 2. Quelle tarification pour le péage de transit ?

Le montant du péage est en moyenne de **13 centimes d'euros par kilomètre et dépend du niveau de pollution, du nombre d'essieux et du poids du véhicule**.

Les valeurs précises et les modulations sont définies dans l'arrêté du 16 septembre 2014.

Cela correspond aux valeurs suivantes, en centimes d'euro par véhicule et par kilomètre:

Valeurs des taux modulés 2015	Véhicules électriques	EURO VI, EURO V + EEV	EURO V	EURO IV	EURO III	EURO II	EURO I et avant
première	5,3	7,5	8,4	8,8	9,7	10,1	10,6
deuxième	6,7	9,4	10,5	11,1	12,2	12,8	13,3
troisième	9,2	13,1	14,6	15,4	16,9	17,7	18,5

Ces valeurs sont réduites de 50% pour l'usage du réseau soumis au péage de transit en Bretagne et de 30% pour l'usage du réseau soumis au péage de transit en Aquitaine et Midi-Pyrénées.

### 3. Comment s'équiper ?

#### Equipement des véhicules

Tout véhicule circulant sur une route appartenant au réseau du péage de transit, doit être équipé d'un équipement embarqué.

Pour recevoir son équipement, il convient d'enregistrer son véhicule soit :

- auprès d'une **société habilitée de télépéage**

AXXES : [www.axxes.eu](http://www.axxes.eu) / [lyon@axxes.fr](mailto:lyon@axxes.fr)

DKV : [www.dkv-ecotaxe.com](http://www.dkv-ecotaxe.com) / [ecotaxe-together@dkv-euroservice.com](mailto:ecotaxe-together@dkv-euroservice.com)

EUROTOLL : [www.eurotoll.eu](http://www.eurotoll.eu) / [ecotaxe@eurotoll.fr](mailto:ecotaxe@eurotoll.fr)

RESSA : [www.ressa.com](http://www.ressa.com) / [ecotaxe@ressa.es](mailto:ecotaxe@ressa.es)

TELEPASS: <http://telepass.eu> / <http://telepass.fr/fr/contacts>

TOTAL : [www.ecotaxe-poids-lourd.com](http://www.ecotaxe-poids-lourd.com),

- auprès d'Ecomouv' (<http://www.ecomouv.com/fr/inscription>) pour l'entrée en vigueur du dispositif

La procédure d'enregistrement a été simplifiée par l'arrêté du 12 septembre 2014.

Les principales simplifications portent sur l'allègement des justificatifs de la classe « Euro », du poids total autorisé en charge (PTAC) du véhicule, la suppression de données nécessaires à l'enregistrement (Poids Total Roulant Autorisé) et enfin la suppression de l'obligation de présenter un KBIS ou document équivalent pour justifier de l'identité du représentant légal.

## Quel accompagnement pour cette expérimentation ?

### 1. Des observatoires régionaux et un comité de suivi national

Pour traiter toutes les questions posées par les entreprises sur la mise en place du péage de transit et sur ses effets, le Gouvernement a demandé aux Préfets de Région de mettre en place des observatoires régionaux rassemblant les organisations professionnelles et les élus locaux avec les services territoriaux de l'Etat compétents en matière de transports et d'économie. Ils pourront s'appuyer sur les données recueillies grâce à l'engagement de la « *marche à blanc* », expérimentation grandeur nature. Celle-ci permettra de vérifier les impacts réels sur les entreprises dans les territoires et d'identifier les réponses les plus pertinentes.

Un panel d'entreprises représentatives sera défini afin de disposer de données par secteur d'activité et par filière.

Un comité de suivi national réunissant les fédérations de transporteurs, des chargeurs, les sociétés de télépéage, Ecomouv' et l'Etat sera constitué.

### 2. Un accompagnement renforcé par la DGCCRF

Les pouvoirs publics, via la DGCCRF, contrôleront les professionnels du secteur, afin de s'assurer que le dispositif de majoration ne sera pas détourné.