



**MINISTÈRE  
CHARGÉ  
DES TRANSPORTS**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

**RAPPORT**

**Consultation du public sur un projet de décret relatif aux conditions de modulation des péages applicables aux véhicules lourds tenant compte de leurs émissions de dioxyde de carbone et à la mise en oeuvre d'une redevance pour coûts externes liée à la pollution atmosphérique de ces véhicules**

**Synthèse des observations du public**

## Historique des versions du document

Version	Date	Commentaire
0	13/11/2023	Version initiale
1	15/11/2023	Version publiée

## Affaire suivie par

<b>Christophe MASCITTI – DGITM/DMT/FCA1service</b>
Tél. : 01 40 81 12 43
Courriel : christophe.mascitti@developpement-durable.gouv.fr

## Rédacteur

---

Christophe MASCITTI – DGITM/DMR/FCA1

## Relecteur

---

Raphaël CHALANDRE – DGITM/DMR/FCA1

# SOMMAIRE

<b>01</b>	<b>CONTEXTE DE LA CONSULTATION DU PUBLIC.....</b>	<b>5</b>
I.	REFERENTIEL REGLEMENTAIRE APPLICABLE .....	5
II.	OBJECTIFS DU DECRET SOUMIS A LA CONSULTATION .....	6
<b>02</b>	<b>DEROULEMENT DE LA CONSULTATION.....</b>	<b>7</b>
<b>03</b>	<b>ANALYSE DES OBSERVATIONS REÇUES.....</b>	<b>8</b>
I.	ORIGINE DES CONTRIBUTIONS .....	8
II.	NATURE DES CONTRIBUTIONS.....	8
01)	<i>Avis favorables « à la taxation des PL ».....</i>	8
02)	<i>Refus de nouvelles « taxes ».....</i>	8
03)	<i>Interrogations sur la perception de la redevance pour coûts externes .....</i>	9
III.	SYNTHESE DES MODIFICATIONS DEMANDEES ET MODALITES DE PRISE EN COMPTE.....	9
<b>04</b>	<b>ANNEXE : CONTRIBUTIONS DU PUBLIC.....</b>	<b>10</b>



# 01 Contexte de la consultation du public

## I. Référentiel réglementaire applicable

En application de l'article L.123-19-1 du code de l'environnement, sous certaines conditions et limites, le principe de participation du public, prévu à l'article 7 de la Charte de l'environnement, est applicable aux décisions, autres que les décisions individuelles, des autorités publiques ayant une incidence sur l'environnement lorsque celles-ci ne sont pas soumises, par les dispositions législatives qui leur sont applicables, à une procédure particulière organisant la participation du public à leur élaboration.

Ces dispositions s'appliquent au projet de décret relatif aux conditions de modulation des péages applicables aux véhicules lourds tenant compte de leurs émissions de dioxyde de carbone et à la mise en oeuvre d'une redevance pour coûts externes liée à la pollution atmosphérique de ces véhicules, ainsi qu'à l'arrêté d'application relatif aux valeurs de référence de la redevance pour coûts externes liée à la pollution atmosphérique des véhicules lourds. Le décret modifie en effet les dispositions du code de la voirie routière en créant deux articles précisant les conditions de modulation des péages autoroutiers auxquels sont soumis les poids-lourds en fonction de leurs émissions de dioxyde de carbone ainsi que les conditions d'instauration de redevances pour coûts externes liés à la pollution atmosphérique engendrés par lesdits véhicules.

L'article L.123-19-1 du code de l'environnement prévoit en outre qu'une décision ou un acte soumis à ses obligations doit être mis à disposition du public par voie électronique accompagné d'une note de présentation précisant notamment le contexte et les objectifs de ce projet. Par ailleurs, sur demande présentée dans des conditions prévues par décret, le texte peut être mis en consultation sur support papier dans les préfetures et les sous-préfetures en ce qui concerne les décisions des autorités de l'Etat, y compris les autorités administratives indépendantes, et des établissements publics de l'Etat, ou au siège de l'autorité en ce qui concerne les décisions des autres autorités.

Au plus tard à la date de la mise à disposition, le public est informé, par voie électronique, des modalités de consultation retenues.

Les observations et propositions du public, déposées par voie électronique ou postale, doivent parvenir à l'autorité administrative concernée dans un délai qui ne peut être inférieur à vingt et un jours à compter de la mise à disposition.

Le projet de décision ne peut être définitivement adopté avant l'expiration d'un délai permettant la prise en considération des observations et propositions déposées par le public et la rédaction d'une synthèse de ces observations et propositions. Sauf en cas d'absence d'observations et propositions, ce délai ne peut être inférieur à quatre jours à compter de la date de la clôture de la consultation.

Au plus tard à la date de la publication de la décision et pendant une durée minimale de trois mois, l'autorité administrative qui a pris la décision rend publics, par voie électronique, la synthèse des observations et propositions du public avec l'indication de celles dont il a été tenu compte, les observations et propositions déposées par voie électronique ainsi que, dans un document séparé, les motifs de la décision.

## II. Objectifs du décret soumis à la consultation

La directive (UE) 2022/362 du Parlement européen et du conseil du 24 février 2022 doit donner lieu à une transposition en droit interne au plus tard le 25 mars 2024. Elle prévoit de nouvelles règles concernant les péages autoroutiers et la taxation des véhicules pour l'utilisation de certaines infrastructures. L'article 26 de la loi n° 2023-171 du 9 mars 2023 portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans les domaines de l'économie, de la santé, du travail, des transports et de l'agriculture a transposé cette directive au niveau législatif dans le code de la voirie routière.

Les dispositions de la directive impliquent de modifier plusieurs dispositions du code de la voirie routière pour adapter le cadre national en matière de modulation des péages liée au CO2 pour les véhicules lourds ainsi que pour créer une redevance pour coûts externes liée à la pollution atmosphérique pour les véhicules lourds. Tous ces dispositifs visent à un approfondissement de l'approche pollueur-payeur poursuivie par la directive 2022/362.

Dans le cadre de la transposition législative de cette directive, ont été plus particulièrement transposés :

- L'article 7 quater bis §3 de la directive : Entrée en vigueur obligatoire, à partir du 25 mars 2026, d'une redevance pour coûts externes liée à la pollution atmosphérique (c'est-à-dire pour l'essentiel en fonction des classes EURO) due au trafic des véhicules lourds sur le réseau à péage;
- L'article 7 octies bis de la directive révisée prévoit la modulation obligatoire des tarifs des péages des véhicules lourds pour les émissions de CO2.

La modulation des redevances d'infrastructure et les droits d'usage pour les véhicules utilitaires lourds ont conduit à introduire une nouvelle section 4 au chapitre X du titre 1er du code de la voirie routière afin d'introduire l'article L.119-11. La redevance pour coûts externes liés à la pollution atmosphérique a été introduite avec la création, au sein du même code, de l'article L.119-12.

Un nouvel article L.119-13 du code de la voirie routière prévoit que les conditions d'application de ces deux nouveaux articles pourront être déterminées par décret en Conseil d'Etat.

Le projet de décret mis à la consultation du public est donc pris en application de cet article L.119-13 et vise à préciser les conditions d'application :

- De la modulation prévue au premier alinéa de l'article L.119-11 en répartissant les véhicules en classes d'émission de dioxyde de carbone conformément aux dispositions du paragraphe 2 de l'article 7 octies bis de la directive (UE) 1999/62. Les modalités de calcul de la neutralité financière de la modulation, ainsi que l'amplitude de la variation du péage selon la classe d'émission de dioxyde de carbone du véhicule, sont précisées dans l'acte instituant le péage prévu aux articles L.122-4 ou L.153-1 ou, en cas de concession, dans les cahiers des charges annexés aux conventions de concession.

- De la redevance pour coûts externes prévues à l'article L.119-12 : Un arrêté du ministre chargé de la voirie nationale, joint à la consultation, précise les valeurs de référence maximales de cette redevance. Ces valeurs sont établies en fonction de la performance environnementale du véhicule, de ses caractéristiques techniques et du caractère suburbain ou interurbain de la section routière empruntée. Lorsqu'une section routière présente un caractère suburbain ou interurbain non homogène, la valeur de référence prise en compte est celle relative au caractère dont le linéaire est majoritaire et s'applique indistinctement à l'ensemble de la section, tel que précisé par le cahier des charges de la convention de concession. Lorsqu'un conducteur ou, le cas échéant, le transporteur ou le fournisseur de service européen de télépéage (SET) n'est pas en mesure d'attester la classe d'émissions du véhicule, la redevance maximale exigible est appliquée.

Le projet d'arrêté pris en application du nouvel article R.119-39 du code de la voirie routière est joint au dossier de consultation du public. Les valeurs retenues comme valeurs maximales sont issues de l'annexe III ter de la directive (UE) 2022/362 déduction faite de la part relative à la pollution sonore ( i.e. la valeur de référence correspondant aux véhicules moins polluants que ceux classés Euro VI y compris les véhicules à émission nulle).

En cas de modification des valeurs de référence fixées par l'annexe III ter de cette directive, un arrêté modificatif devra être pris pour faire évoluer ces valeurs en droit national en conformité avec le droit européen.

## 02 Déroulement de la consultation

La consultation publique a été organisée par mise en ligne du 16 octobre 2023 au 10 novembre 2023 sur le site du ministère de la transition écologique<sup>1</sup> dédié aux consultations publiques des éléments suivants :

- Une notice présentant le projet de texte et ses objectifs ;
- Le projet de décret relatif aux conditions de modulation des péages applicables aux véhicules lourds tenant compte de leurs émissions de dioxyde de carbone et à la mise en œuvre d'une redevance pour coûts externes liée à la pollution atmosphérique de ces véhicules ;
- Le projet d'arrêté relatif aux valeurs de référence de la redevance pour coûts externes liée à la pollution atmosphérique des véhicules lourds.

A l'issue de la consultation, le ministère chargé des transports a enregistré 16 contributions déposées sur le site dédié. Aucune demande de publication sur support papier n'a été formulée pendant la période de consultation.

Aucun courrier ayant trait à cette consultation n'est parvenu au ministère chargé des transports à la date de clôture de la consultation.

---

<sup>1</sup> <https://www.consultations-publiques.developpement-durable.gouv.fr>

# 03 Analyse des observations reçues

## I. Origine des contributions

Les contributions reçues ne sont pour la plupart pas signées ou ne comportent pas de mention permettant d'identifier leur auteur. Seule une contribution est signée par un particulier qui a indiqué ses nom et prénom.

Il est difficile, à défaut de ses précisions, d'identifier si certaines d'entre-elles émanent d'organisations professionnelles, de collectivités territoriales ou d'associations.

## II. Nature des contributions

### 01) AVIS FAVORABLES « A LA TAXATION DES PL »

7 contributions se prononcent favorablement à la taxation des poids-lourds pour tenir compte de leurs effets en matière de pollution ou d'usure des chaussées. Ainsi, les contributeurs assimilent ainsi pour la plupart la modulation CO2 et la redevance pour coûts externes à des taxes. Parmi celles-ci, seules deux contributions évoquent la modulation en tant que telle. Certains contributeurs semblent penser que les dispositifs du décret ont vocation à agir sur les véhicules légers alors qu'ils ne ciblent que les poids-lourds.

1 contributeur propose de revoir la classification des PL en estimant que des véhicules aujourd'hui considérés comme des VL devraient rentrer dans cette catégorie en raison de leurs niveaux d'émission (SUV).

Ces remarques sont pour la plupart assorties de suggestions complémentaires (application aux véhicules légers, promotion des modes de transport doux ou collectifs, transferts modaux, développement de la multimodalité, performances des véhicules, développement du principe pollueur-payeur, création de taxe sur le transport aérien, création de taxes départementales, ...).

### 02) REFUS DE NOUVELLES « TAXES »

Trois contributeurs font état de leur opposition à ce nouveau dispositif de « taxe » pour des raisons différentes :

- En soulignant la « prolifération des taxes » en France et la crainte d'une augmentation du coût des transports routiers pour les usagers et les consommateurs des produits transportés ;
- Soit pour proposer de revoir le dispositif de « taxation » de façon plus étendue en intégrant le cycle de vie des véhicules ou en ciblant les grandes entreprises plutôt que les simples usagers ;

- Soit en considérant que la mise en place d'une telle taxation serait dénuée d'effets tant que des modes de transport alternatifs n'auront pas été mis en œuvre.

### **03) INTERROGATIONS SUR LA PERCEPTION DE LA REDEVANCE POUR COUTS EXTERNES**

8 contributions jugent que la redevance (indument qualifiée de « taxe ») ne devrait pas être perçue par les sociétés concessionnaires d'autoroutes comme le prévoit le projet de décret.

Sur ces 8 contributeurs, 6 estiment que les sommes considérées devraient être reversées à l'Etat afin notamment de contribuer à la décarbonation des transports routiers ou, plus globalement, à la transition écologique de l'économie française.

1 de ces contributeurs suggère que les recettes générées alimentent un fonds de compensation permettant de financer une modulation positive au bénéfice des véhicules légers peu polluants et des covoitureurs.

## **III. Synthèse des modifications demandées et modalités de prise en compte**

Les observations formulées qui s'opposent au dispositif qu'entend mettre en place le décret ne peuvent être satisfaites. En effet, le Gouvernement a l'obligation de transposer la modulation et la redevance pour coûts externes dans le droit français en application de la directive (UE) 2022/362.

Les contributions qui soutiennent le dispositif ne formulent pas de propositions susceptibles de faire évoluer la réglementation visée par le décret. La modification de la classification des véhicules poids-lourds, pour y intégrer des véhicules aujourd'hui considérés comme légers, contreviendrait au droit européen.

S'agissant des autres propositions d'évolution de la politique de décarbonation des transports, elles excèdent le champ du décret, dont l'objet strict est de transposer les dispositions de la directive (UE) 2022/362. La plupart des propositions, a priori assises sur des financements complémentaires de l'Etat, nécessiteraient un texte de niveau législatif pour être mises en œuvre.

Enfin, la perception de la redevance pour coûts externes par l'Etat ne serait pas conforme au droit du péage national et européen puisque celle-ci - au même titre que la redevance d'infrastructure - est une composante du péage et doit, dès lors, être perçue par le concessionnaire sur l'usager. Le décret prévoit cependant un mécanisme de reversement à l'Etat si le produit de la redevance venait à excéder les niveaux de recettes permis par les dispositions du code de la voirie routière.

A la lumière de cette analyse, le projet de décret objet de la consultation et son arrêté d'application ne feront pas l'objet de modifications pour tenir compte des observations formulées lors de la consultation publique.

## 04 annexe : contributions du public

- Oui à la Taxe poids lourds, le 30 octobre 2023 à 23h00

Très favorable à la taxe poids lourds proportionnelle au poids du véhicule et sont de degré de pollution oui à une transition pour un transport ferroviaire des marchandises voir des camions en particulier ceux qui traversent la France  
Stop au tout camion

- Favorable au retour d'une taxe écologique, le 29 octobre 2023 à 15h25

Favorable à ce projet de décret,

Par ailleurs, je souhaite rappeler qu'en dehors du fait que les camions devraient payer une taxe proportionnelle aux émissions de carbone qu'ils génèrent, il faudrait également intégrer le taux d'usure des infrastructures routières. Je m'explique un camion de 44 tonnes ne paie pas 44 fois plus cher le péage autoroutier qu'une voiture d'une tonne. Il serait utile de pallier à cette injustice pour conforter les transports plus écologiques (fluviaux, rail).

Il faudrait que les départements puissent également mettre en place une taxe sur les routes départementales (et l'État sur les nationales).

- Sans titre, le 24 octobre 2023 à 19h10

Oui à la taxation des véhicules lourds avec développement en parallèle de l'utilisation de plateformes sncf permettant le transport par rail des marchandises  
N'était il pas déjà prévu des plateformes de prise en charge des camions par la sncf ?

- Oui à la taxation des véhicules lourds mais ça ne peut pas être la seule action "forte", le 24 octobre 2023 à 12h25

La taxation des véhicules lourds ne doit pas s'arrêter aux péages. Doivent être instaurés la hausse du malus écologique à l'achat et la vignette annuelle.

Attention à ne pas définir les "véhicules lourds" comme le font l'UE et la France aujourd'hui. Le gabarit considéré aujourd'hui comme "lourd" est bien trop élevé. Le terme de "véhicule lourd" devrait s'appliquer à beaucoup plus de véhicules. Par ailleurs, il ne suffit pas de créer deux catégories : "lourd" et "non lourd". Il serait plus juste et proportionné de créer une multitude de catégories de poids, en y appliquant un principe de progressivité.

Il est question que la taxation s'ajuste à la performance environnementale du véhicule. Aujourd'hui, la performance environnementale est incohérente avec les objectifs de réduction des rejets eq.CO2. Un SUV (ex. : Peugeot 5008) récent bénéficie d'une vignette Crit'air 1 alors qu'il pèse 1,6 tonnes et consomme plus de 8L/100 même avec une conduite écologique. Ce n'est pas un véhicule qui répond aux exigences de changement si nous visons la décarbonation. La performance environnementale ne doit valoriser que les véhicules électriques de petite taille et de poids léger avec des batteries à la puissance modérée.

Oui pour développer le principe pollueur-payeur. En revanche, ce principe ne peut pas s'appliquer aux consommateurs uniquement ou en priorité ou principalement. Il doit concerner les producteurs et les grands acteurs. Sur ce sujet, il doit s'appliquer en premier lieu aux industrielles de l'automobile qui proposent des SUV plus que des voitures électriques de faible poids. L'offre de véhicules doit évoluer dans le sens d'une amélioration de la qualité de l'air et d'une réduction drastique des émissions eq.CO2.

Dans le calcul de la taxation, il ne faut pas se contenter de considérer le rejet d'eq.CO2 et la pollution atmosphérique lors de la conduite, il faut intégrer tous les SCOPES de production d'eq.CO2 et de pollution.

Il est anormal que ce soient des sociétés privées qui perçoivent cette taxation. Cette taxation doit absolument revenir à l'Etat. En effet, quelle est la vocation de cette taxation ? Lutter contre la pollution. Qui va lutter contre la pollution, l'Etat ou les sociétés autoroutières ? Qui pâtit de la pollution ? Tout le monde. C'est donc à l'Etat d'agir et de coordonner les actions donc de percevoir les fonds nécessaires à ces actions. Ensuite, les fonds perçus avec cette taxation ne doivent pas être fongibles dans un budget autre que celui permettant d'agir en faveur d'une mobilité durable.

Enfin, la taxation ne peut pas être la solution principale. L'Etat doit coordonner l'investissement public visant à :

<span class="puce">- faciliter l'usage des transports en commun ;

<span class="puce">- réduire le coût des transports en commun pour l'adapter aux revenus ;

<span class="puce">- développer les transports en commun sur tout le territoire avec un maillage cohérent de la grande ligne rapide à la mobilité urbaine en passant par les lignes interrégionales et interurbaines. Il ne doit pas y avoir de "zone blanche".

<span class="puce">- développer l'usage de la mobilité partagée.

<span class="puce">- faciliter et sécuriser l'usage du vélo en ville et hors ville.

<span class="puce">- taxer l'avion pour détaxer le train.

<span class="puce">- réinstaurer des trains de nuit et des lignes rapides de région à région.

<span class="puce">- développer les plateformes intermodales pour passer d'un transport à l'autre avec simplicité.

<span class="puce">- développer le ferroutage et remettre en marche le transport des véhicules personnels par le train.

<span class="puce">- etc.

La première des solutions ne doit pas être de lutter contre la pollution mais de ne pas émettre cette pollution !

- Pour une redevance spéciale véhicule lourd polluant, le 24 octobre 2023 à 11h24

Je suis POUR une redevance spéciale dans le cadre du principe pollueur-payeur. Que cette redevance soit versée au concessionnaire n'est pour moi pas un problème si, comme écrit dans le projet de décret, les conventions de concessions sont toutes révisées pour que les montants soit régulièrement reversés aux ministères de la transition écologique ou des transports pour aider aux projets de transports décarbonés/moins polluant.

Le prix des transports n'est pas si cher au regard de toutes les marchandises qui effectuent des milliers de km pour arriver dans nos magasins, ce prix bas en fait a permis qu'on puisse délocaliser presque tous les produits manufacturés.

- Réattribution des bénéfices douteuse, le 24 octobre 2023 à 11h13

C'est bien dommage que cette taxe supplémentaire soit attribuée aux sociétés d'autoroutes qui ne s'en servent pas pour développer une filière décarbonée du transport et encore moins diminuer le prix des péages pour les automobilistes et motards.  
Il faudra revoir le bénéficiaire de l'attribution de cette participation. Ces bénéfices doivent servir à lutter contre les émissions carbonées et pas autre chose.

- vision limiter aux émissions à l'époque du cycle de vie, le 23 octobre 2023 à 12h04

Encore une taxe ou l'on manque de vision globale. Combien d'émission de CO2 pour refaire un tapis d'enrobé sur voie rapide?

Il faudrait utiliser une métrique intégrative et non se focaliser seulement sur les émissions de CO2.

- madame, le 20 octobre 2023 à 18h54

Il faut mettre en place une contribution financière sur le principe pollueur/payeur. Mais cet argent doit être reversé à l'Etat pour mettre en place et financer la création de moyens de transport plus écologiques (par exemple ferroutage ou transport fluvial), et non versé aux sociétés d'autoroute. Il faut aussi développer les transports en commun.

- Redistribuer ces taxes aux projets de développement durable, le 20 octobre 2023 à 17h38

Comme dit dans les autres commentaires, je ne comprends pas pourquoi cette redevance est versée aux concessionnaires, et pas directement préemptée par l'état pour financer des projets de développement durable. Ou alors il faut mettre en place une autre taxe payée par les concessionnaires, à la hauteur du nombre de véhicules polluants qui empruntent leurs infrastructures (mais cette solution me paraît bancal).

- Modulation des péages applicables aux véhicules lourds, le 20 octobre 2023 à 17h17

A croire qu'en Europe et surtout en France on ne sait résoudre les problèmes qu'avec les taxes. De là à rétablir la taille et la gabelle ...

Dans tous les cas, ces taxes ne résolvent pas les problèmes de fond (sans s...) mais profitent à certains (actionnaires par exemple).

Tant que l'on n'aura pas développé les transports alternatifs (ferroutage, voies maritimes par exemple) toute taxe supplémentaire ne fera que dégouter encore un peu plus le contribuable (devenu de plus en plus rare mais de plus en plus ponctionné), c'est-à-dire celui et celle qui bosse ou bien a largement cotisé(e) pour sa retraite et subit une inflation écoeurante (je ne parle pas de l'inflation officielle qui est bien différente selon que l'on parle de l'indice présenté par le Ministre de l'économie versus les chiffres pris pour excuse lorsque l'on reçoit son avis de taxe foncière, indices bizarrement différents)

- Oui au péage des poids lourds en fonction de leurs émissions de carbone et des particules fines pour financer les moyens de transports de marchandises plus vertueux, le 17 octobre 2023 à 13h24

Le transport poids lourd est très émetteur de CO2 avec les conséquences connues sur le climat. Il est aussi émetteur de particules fines qui sont néfastes pour la santé. Il est donc indispensable de limiter ce type de transport en trouvant des alternatives plus vertueuses.

Aujourd'hui nous constatons sur nos autoroutes proche des frontières allemandes ou sur les axes nord-sud des files de camions. La circulation des poids lourds est soumise à contribution en Allemagne, ce qui engendre un report de cette circulation sur les autoroutes françaises alsaciennes qui sont gratuites.

Il me paraît donc nécessaire de mettre en place une contribution financière sur le principe pollueur/payeur. Cependant, cet argent doit être reversé à l'Etat pour mettre en place et financer la création de moyens de transport plus écologiques (par exemple ferroutage ou transport fluvial).

- Modulation dans les 2 sens ?, le 17 octobre 2023 à 10h33

Bonjour,

Peut-on présumer que les recettes nettes engendrées par ce dispositif soient versées sur un fonds de compensation qui permettra de financer une modulation positive au bénéfice des véhicules légers peu polluants et à nos amis les covoitureurs du quotidien ?

Atmosphériquement et pouvoird'achatiquement vôtre

FB

- Taxation des véhicules lourds , le 17 octobre 2023 à 06h57

Je suis opposé à ce genre de taxation qui va augmenter les coûts des transports sans résoudre le problème climatique .C'est la redite de la taxation avec les fameux portiques .

Les véhicules sont suffisamment taxés dès le départ (TVA puis les taxes honteusement élevées sur les carburants ).

Les entreprises connaissent les prix de revient et font déjà le maximum pour optimiser la circulation des poids lourds

- madame, le 16 octobre 2023 à 19h40

cette redevance, que j'approuve, devrait être reversée à l'Etat français et non aux concessionnaires.

- madame , le 16 octobre 2023 à 19h37

je suis favorable à la modulation des péages de véhicules lourds selon leurs émissions de CO2, de même qu'à la redevance pour coûts externes liés à la pollution atmosphérique de ces véhicules. Cependant, je suggère que parallèlement à la mise en place de ces redevances,soit développé le transport en commun par train des matières transportées d'habitude par ces véhicules. Une alternative serait une aide aux propriétaires de ces véhicules pour passer à des véhicules électriques. Mais de loin le transport en commun est une meilleure solution.

- Pourquoi offrir cette redevance aux concessionnaires?, le 16 octobre 2023 à 18h51

Cette redevance n'a pas de lien avec la qualité des infrastructures. Je ne comprends pas pourquoi elle reviendra aux concessionnaires.

Elle devrait être reversée à l'Etat pour le financement de la transition écologique





**MINISTÈRE  
CHARGÉ  
DES TRANSPORTS**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*