

**Question écrite de Caroline Cassart, Députée,
à Philippe HENRY, Vice-Président et Ministre du Climat,
de l'Énergie et de la Mobilité, concernant
L'élargissement de la taxe OBU à la RN65**

Monsieur le Ministre,

Vous le savez, les poids lourds de plus de 3,5 tonnes et les tracteurs de semi-remorque de catégorie N1 sont soumis au paiement de la taxe kilométrique sur les autoroutes et sur certaines routes régionales et communales. A l'époque, la volonté du Gouvernement était de mettre à péage les sections de routes supportant du trafic international de poids lourds et les sections de routes parallèles aux autoroutes.

Monsieur le Ministre, je rejoins évidemment la logique visant à contraindre, via la taxe OBU, les poids lourds à emprunter les autoroutes plutôt que les routes secondaires qui ne sont pas calibrées pour supporter de telles charges. C'est dans cette logique que la N684, reliant la E42 à la RN90, est soumise au prélèvement kilométrique.

Dans le même ordre d'idée, ne serait-il pas cohérent de soumettre à la taxe OBU la RN65 qui est, en réalité, le prolongement de la N684 jusqu'à la E40? Si je me réfère à votre précédente réponse parlementaire, la RN65 est déjà soumise très partiellement à la taxe kilométrique (un peu moins de 800 mètres). Dès lors, ne serait-il pas judicieux d'élargir la portion concernée afin d'éviter aux poids lourds d'emprunter les routes secondaires en toute impunité?

Je vous remercie.

Réponse du Ministre Henry:

[Aout 2021]

Je voudrais d'abord préciser que le système « *On Board Unit* » n'est pas une taxe, mais le système technique (boîtier) embarqué à bord des poids lourds qui permet d'enregistrer les kilomètres parcourus par le véhicule, menant au calcul de la redevance kilométrique en Région wallonne.

Je voudrais aussi préciser que l'introduction de la redevance kilométrique sur un tronçon de route ne mène pas forcément à une réduction du nombre de camions sur celui-ci. En effet, les itinéraires d'évitement du réseau structurant sont souvent plus longs et les transporteurs choisissent alors d'emprunter le tronçon et de payer le PKPL, vu les autres coûts du transport comme ceux des salaires des conducteurs.

Par ailleurs, comme je l'ai déjà mentionné, la SOFICO a lancé une étude visant à évaluer notamment l'opportunité et la pertinence d'étendre le réseau soumis au prélèvement kilométrique. Elle a déterminé un certain nombre de tronçons qui pourraient être ajoutés au réseau structurant, sur base d'éléments chiffrés et d'une analyse multicritères.

Cette étude est en cours de finalisation et ses conclusions vont être présentées au Gouvernement. Je ne peux donc à ce stade répondre précisément à l'interrogation de l'honorable membre sur la N65.