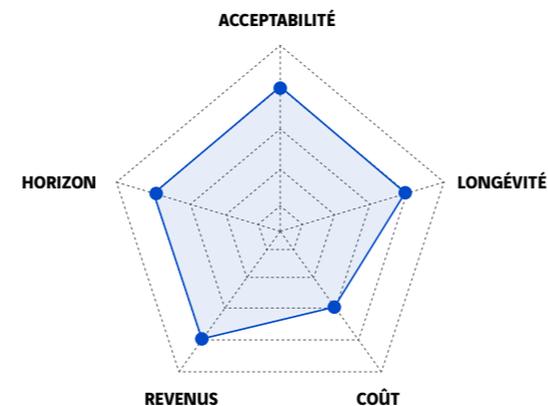


Weight tax et taxes sur la circulation des poids lourds en Europe

Selon le Citepa¹⁸⁴, en 2017, les poids lourds représentaient 5,7 % du total des émissions de CO₂ en France et environ 20 % des émissions annuelles équivalent CO₂ du secteur des transports¹⁸⁵. De plus, une part significative des externalités négatives liées à la route (pollution, congestion, bruit...) est imputable aux poids lourds : ces derniers détériorent davantage les routes que les véhicules légers. Or la contribution des transporteurs de marchandises à l'entretien du réseau routier n'est pas proportionnelle à leur impact sur ce dernier. Cette incohérence complique encore l'équation du financement de la mobilité¹⁸⁶.

→ LA LOGIQUE DU « POLLUEUR-PAYEUR »

Face à cette incohérence, des solutions efficaces sont mises en œuvre depuis plusieurs dizaines d'années. C'est notamment le cas en Suisse¹⁸⁷, où la redevance sur le trafic poids lourds liée aux prestations (RPLP), effective depuis 2001, s'applique aux poids lourds suisses et étrangers de plus de 3,5 tonnes. Cette taxe est indexée sur le poids du véhicule, le nombre de kilomètres parcourus et les émissions. Elle a pour objectif d'inciter au basculement du transport de marchandises de la route vers le rail. Le succès de ce type d'outil fiscal est conditionné par deux facteurs : l'atteinte d'un optimum pour le prix de la taxe et l'existence d'un réseau d'infrastructures ferrées efficace.



Les résultats sont notables : baisse du nombre de poids lourds roulant à vide grâce à une optimisation du chargement, renouvellement du parc automobile des poids lourds vers des véhicules plus légers (donc moins polluants) et réduction de la distance parcourue par le trafic lourd de 6,4 % entre 2001 et 2005, d'après un rapport publié par l'Office fédéral du développement territorial helvétique (ARE) en 2011. La RPLP suisse a en outre permis de réduire les émissions de CO₂ de 105 000 tonnes depuis son entrée en vigueur. À cela s'ajoute un produit de 1,2 milliard d'euros destiné à entretenir le réseau routier et développer les infrastructures ferroviaires. La réussite helvétique suscite la convoitise : six pays lui ont déjà emboîté le pas en instaurant des taxes du même type dans l'espoir de sortir du modèle très concurrentiel de la taxe sur le carburant.

→ REPENSER LA PART DES POIDS LOURDS DANS LE FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES

Après le premier échec de l'écotaxe, l'effondrement du pont autoroutier Morandi de Gênes en août 2018 a relancé en France le débat sur la taxe poids lourds, l'Italie faisant partie des pays européens qui n'ont pas instauré une telle taxe. En France, ce sont 4 000 ponts du réseau non concédé qui nécessitent des réparations¹⁸⁸, selon une étude réalisée à la demande de la Direction des infrastructures de transport en juillet 2018. À la différence du réseau concédé, le réseau routier public est victime d'un « sous-investissement chronique en matière d'entretien routier »¹⁸⁹. L'instauration d'une redevance kilométrique applicable aux camions de plus de 3,5 tonnes sur le réseau routier français non concédé permettrait de réduire la pollution et, dans une moindre mesure, la congestion et de financer l'entretien du réseau, les poids lourds supportant alors les coûts réels du transport routier de marchandises.

Au-delà du seul financement de l'entretien du réseau routier français, le développement du transport ferroviaire et fluvial était aussi en jeu avec l'instauration de cette écotaxe. La part modale du fret ferroviaire a en effet chuté au profit du transport routier au cours de la dernière décennie. Les

recettes de l'écotaxe devaient donc être versées à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) pour financer des projets d'infrastructures, en majeure partie ferroviaire.

→ LA QUESTION DE L'ACCEPTABILITÉ

La libéralisation du transport routier de marchandises a conduit à renforcer la concurrence sectorielle qui s'exerce désormais aux niveaux national et européen¹⁹⁰. 2013, année du lancement opérationnel de l'écotaxe, a été marquée par plusieurs mobilisations des professionnels du transport routier de marchandises. Ces derniers rejetaient la mesure au motif que celle-ci engendrerait des distorsions de concurrence entre les territoires, affectant ainsi l'attractivité de certains d'entre eux. De plus, le renforcement de la taxation sur le transport routier de marchandises grèverait selon eux la compétitivité des entreprises¹⁹¹.

Trois ans après cet échec et compte tenu de la réussite de ses équivalents européens¹⁹², l'écotaxe refait surface sur la scène politique française¹⁹³. Elle demeure cependant contestée par la Fédération nationale des transporteurs routiers (FNTR) pour les raisons évoquées plus haut. Ces transporteurs réclament un audit préalable sur tout ce qui est collecté au titre de l'usage des routes et demandent à ce que les recettes liées à la hausse de 4 centimes de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE), consentie lors de l'abandon de l'écotaxe en 2016, soient affectées à la maintenance du réseau routier.



→ RETROUVEZ L'INTÉGRALITÉ DE NOTRE RAPPORT SUR NOTRE SITE INTERNET EN SCANNANT CE QR CODE.

Qui paie ?



ÉTAT



PRIVÉ

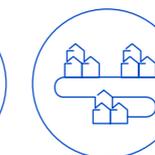


USAGER

À quelle échelle ?



LOCALE



RÉGIONALE



NATIONALE