

# L'écotaxe poids-lourds : le Conseil constitutionnel valide

L'écotaxe poids-lourds vient de franchir l'étape du Conseil Constitutionnel le **23 Mai 2013** qui reconnaît la conformité à la Constitution de l'intégralité de la loi adoptée par le Parlement le 23 avril dernier. La promulgation de la loi interviendra dans les prochains jours et le ministère des transports engagera sans tarder l'ensemble des étapes préalables à l'entrée en vigueur de l'écotaxe prévue pour le 1er octobre 2013 et notamment la préparation des textes réglementaires d'application nécessaires.

Pour Frédéric Cuvillier :

"C'est une étape essentielle qui est franchie aujourd'hui pour l'introduction du premier mécanisme de fiscalité écologique, dont la mise en œuvre s'appuie sur ce dispositif simple, juste et efficace. Je l'ai porté en arrivant au Gouvernement, à l'issue d'une large concertation avec les acteurs concernés: contrairement aux mesures que la droite avait prises en catimini juste avant de perdre la présidentielle, j'ai fait en sorte de protéger les transporteurs, leurs 40.000 entreprises et leurs 400.000 emplois. Les charges ne pèseront pas sur les épaules de cette profession dont le secteur est en difficulté, mais sur les donneurs d'ordre. Il est nécessaire de les inciter à choisir des modes de transport plus durables à chaque fois que c'est possible, à rationaliser le transport de leurs marchandises, mais sans fragiliser le secteur du transport. C'est chose faite : cette loi rééquilibre le rapport de force entre les transporteurs et leurs clients, cette loi protège les emplois."



L'illustration ci-dessus montre une centrale d'achat qui est directement installée près d'un échangeur autoroutier. Elle restera en partie insensible à l'éco-taxe transport sur le segment autoroute/entrepôt. Pour ses livraisons en distribution, aucune alternative n'est possible, l'éco-taxe devient une surtaxe.



Cette contribution pourrait faire réfléchir les partisans de l'éco-taxe à ne plus convertir des gares de fret en bord de routes nationales en immenses parkings pour des hypothétiques voyageurs de TER. En illustration, l'emplacement de la cour fret d'Ax les Thermes, point de rupture de charge pour Andorre, transformée à grands frais en parking inutile. Choix qui empêche définitivement le fret rail – route de demain. Incohérence qui contrarie aujourd'hui la politique du transfert modal fret.

Dans son commentaire, le Ministre précise : « Les charges ne pèseront pas sur les épaules de cette profession dont le secteur est en difficulté, mais sur les donneurs d'ordre. Il est nécessaire de les inciter à choisir des modes de transport plus durables à chaque fois que c'est possible, à rationaliser le transport de leurs marchandises, mais sans fragiliser le secteur du transport ». Cette réflexion interpelle car si effectivement la taxe semble neutre pour les transporteurs, c'est une charge supplémentaire que devront supporter les chargeurs qui choisiront le mode routier. In fine ce sera bien le consommateur qui retrouvera cette taxe dans le prix d'achat de ses produits. Cette interprétation appelle plusieurs observations : Premièrement, les chargeurs n'ont souvent accès qu'aux infrastructures routières, ils ne peuvent donc pas accéder à des modes alternatifs de desserte autre que le mode routier. Deuxièmement, les zones d'activités récentes sont implantées près d'échangeurs autoroutiers qui sont déjà eux même souvent positionnés aux abords de ces activités pour mieux les desservir. Dès lors que ces zones ne disposent pas d'embranchement ferroviaire et qu'elles sont mitoyennes de péage autoroutiers, leurs liaisons routières échappent à l'éco-taxe. Cette mesure est sans effet pour le transfert modal.

La deuxième illustration montre une installation éloignée de tout réseau autoroutier. Elle faisait appel au chemin de fer jusqu'à la fermeture à tout trafic de la voie ferrée Volvic – Lapeyrouse. Cet isolement logistique imposé par la SNCF une première fois va se retrouver amplifié une seconde fois, pour cet industriel, par la surtaxe transport. Cet exemple symbolise bien l'introduction d'une discrimination des territoires justifiant une possible relocalisation de l'usine, « incitation à la délocalisation ». Une telle taxe peut déséquilibrer les activités de territoires déjà en situation défavorable.

Cette réflexion pourrait inciter les décideurs à plus de clairvoyance dans l'application de cette éco-taxe.

**Intermodalite.com propose que :**

- L'éco-taxe ne puisse pas être applicable dans le cadre d'une **défaillance économique ou technique d'alternatives à la route**.
- L'éco-taxe ne puisse pas non plus s'appliquer aux camions assurant la traction terminale « rail – route » entre ces territoires et la gare multimodale la plus proche. Création d'une franchise maximale 150 kilomètres.

