L’écotaxe doit être expliquée et adaptée : la FNAUT propose de ne taxer que les camions de plus de 12 tonnes

Mais sa pédagogie en direction du grand public a été défaillante. Faute d’information, l’écotaxe, mal nommée, est ainsi apparue comme un impôt supplémentaire alors qu’il s’agit d’une redevance d’usage de la voirie et d’un levier du report de trafic routier sur le rail et la voie d’eau.

Une mesure légitime et pertinente

L’instauration de cette redevance est parfaitement justifiée :

• les transporteurs et chargeurs participeront davantage aux coûts économiques et écologiques du transport routier, très insuffisamment couverts par les taxes existantes (1) ;

• destinée à remplacer la taxe à l’essieu, non acquittée par les transporteurs étrangers, elle évitera que les transporteurs routiers français restent pénalisés par rapport à leurs concurrents ;

• elle limitera les détournements de trafic sur l’Est de la France provoqués par la mise en place d’une écotaxe en Allemagne et en Suisse ;

• elle favorisera les productions de proximité ;

• son impact sur les prix des biens de consommation sera négligeable ;

• elle contribuera au financement des infrastructures, en particulier ferroviaires, compromis par la diminution de la subvention annuelle de l’Etat à l’Agence de Financement des

Infrastructures de Transport de France (AFITF), qui a été ramenée de 700 à 350 millions ;

• enfin elle incitera les transporteurs routiers à rationaliser l'utilisation de leurs véhicules et les entreprises à reporter leurs trafics sur le rail et la voie d'eau.

Privilégier l'objectif du report modal

La FNAUT attend donc du gouvernement qu'il maintienne le principe de l'écoredevance poids lourds mais qu'il en corrige les modalités en privilégiant l'objectif d'un report du trafic sur le rail, un objectif aisément compréhensible et faisant l'objet d'un large consensus dans l'opinion.

Comme c'est le cas en Allemagne depuis 2005, l'écotaxe doit être appliquée, en première étape, aux camions, français et étrangers, de plus de 12 tonnes, les plus concernés car ils effectuent des parcours à longue distance ; son taux doit être augmenté, et son produit affecté intégralement au rail et ciblé sur les investissements nécessaires au développement du transport de fret.

(1) voir le rapport 2011 de la Commission des Comptes Transport de la Nation, tome 2 http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Ref_-_CCTN_2011-2.pdf

Plus d'infos

www.fnaut.fr