

L'écotaxe routière très discutée entre en phase démarrage



L'arrêté du 28 mars 2013 publié au JO du 17 avril donne des précisions techniques importantes sur l'assiette de la future taxe poids lourds qui doit entrer en vigueur le 1er octobre 2013. De longues discussions ont été nécessaires pour déterminer l'assiette qui donnera en partie les moyens de sa politique à l'agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF). Les recettes de la taxe poids lourds seront affectées à l'AFITF et aux collectivités territoriales. Une partie des recettes de la taxe de circulation sera notamment investie dans le développement d'infrastructures et de projets prévus par le Grenelle, favorisant l'environnement et encourageant le développement durable. L'objectif de cette taxe vise à instaurer une fiscalité équitable concernant tous les poids lourds sans considération de leur nationalité et surtout à **rendre les transports, alternatifs à la route, beaucoup plus attractifs. Les modes fluviaux et ferroviaires moins fiscalisés deviendront ainsi plus intéressants pour les chargeurs.** Après de multiples tergiversations et les textes de mise en place des péages adoptés, les revendications corporatistes et régionalistes ont **fortement écornée la recette escomptée.** Une Région excentrée comme la Bretagne, confrontée à un déséquilibre de Flux obtient une modération des tarifs. De la même façon la Région **Midi Pyrénées, ambassadrice du ferroviaire a exigé, de manière assez surprenante la même modération.** Tous ces aménagements ont transformé l'esprit du grenelle et son efficacité fiscale. **L'AFITF par cette perte de moyens financiers, devra revoir à la baisse toutes ses prétentions à développer des projets permettant de rediriger les flux routiers vers des modes alternatifs.** A taxer insuffisamment le transport routier des marchandises, il se pourrait bien que l'automobiliste particulier soit appelé en complément de recette au travers de péages urbains. **Au final et sans surprise, toute cette fiscalité sera bien à supporter par le consommateur contribuable. En clair le consommateur contribuable verra dans les mois à venir se télescoper au bas de son ticket de caisse les incidences de l'augmentation de la TVA et la répercussions de l'écotaxe poids lourds.** Aujourd'hui les poids lourds restent indispensables à la bonne distribution des produits de consommation courante. Le mode ferroviaire ou fluvial n'offrent et n'offriront jamais une solution alternative répondant à la capillarité de ces réseaux. Face aux moyens déployés pour assurer la taxation, l'éco citoyen peut se rassurer de cette entrée en phase de démarrage. Le également le citoyen contribuable se trouve tranquilisé car il aurait pu craindre que la mise en œuvre d'investissements considérables pour sa collecte se fasse en pure perte. Pour en clarifier les effets, un ticket de caisse de supermarché aussi complexe qu'un bulletin de salaire serait pertinent. Une ligne « surcharge carburant » pourrait aussi y trouver sa place.



L'AFITF s'attaque à un gros dossier. En effet s'il suffit d'ouvrir un portail pour que tous les postes de travail des entreprises d'une zone industrielle puissent être desservis par la route, il n'en est pas de même pour les modes alternatifs. En ferroviaire, si par bonheur certains établissements d'une Z.I. ont conservé leurs embranchements, faudrait il encore qu'ils soient raccordés à une ligne desservie depuis le réseau national. Si ces conditions sont toujours réunies, il faut que l'industriel trouve une entreprise ferroviaire acceptant d'étudier la desserte. Enfin il faut que cette desserte réponde aux exigences économiques et techniques du client. L'AFITF n'a pas encore résolu un seul de ces niveaux de contraintes préalables. Alors que penser du décideur qui doit s'engager dans les lourds investissements d'un embranchement ferroviaire sans garantie préalable ?

Au regard du marché, l'application de cette écotaxe ne doit pas être inflationniste. Les transporteurs routiers se battent pour pouvoir accéder aux tonnages des chargeurs car il en va de la vie de leurs entreprises. Devant ce parterre d'offres routières, le chargeur volontariste qui souhaite utiliser le ferroviaire doit oublier son rôle de client pour se positionner en maître d'œuvre de son fournisseur (l'Entreprise Ferroviaire) et en accepter toutes les conditions irrévocables : location de wagons, engagements de tonnages, durée de services dépassant souvent sa visibilité. Devant la réactivité du mode routier, le féodalisme ferroviaire ne trouvera pas son salut par une mesure tout aussi moyenâgeuse d'un octroi basé sur une simple taxe supplémentaire alourdissant l'utilisation de la route.

