



# ECOTAXE POIDS LOURDS : LA MISE AU POINT DE FRANCE NATURE ENVIRONNEMENT

Diffusée par Nord Nature Environnement  
23 rue Gosselet, 59000 Lille

## **L'écotaxe en 10 points**

### **L'usage du réseau routier est gratuit...mais son entretien nous coûte cher !**

Alors que la circulation sur le réseau routier hors autoroutes, est actuellement gratuite pour les poids lourds, l'utilisation des réseaux ferroviaires et fluviaux fait l'objet d'un péage. Il serait normal que les acteurs économiques français et étrangers, utilisateurs principaux du réseau routier, paient leur part, sur le principe de l'utilisateur/payeur mais aussi du pollueur/payeur. L'écotaxe est donc bel et bien une redevance versée en échange du droit d'usage d'un service.

### **Si l'écotaxe est supprimée, les impôts augmenteront**

Le coût du réseau routier (entretien) est actuellement supporté par la collectivité, c'est-à-dire par le contribuable français et les impôts dont il s'acquitte. La suspension de l'écotaxe représente un manque à gagner qu'il faudra obligatoirement compenser par une augmentation des impôts.

### **Les exonérations pour les transporteurs sont nombreuses**

Le transport routier de marchandises a bénéficié depuis 2009 de mesures favorisant son développement en anticipation de la mise en place de l'écotaxe. Ces mesures (réduction de la taxe à l'essieu, augmentation du dégrèvement des taxes sur le gasoil, généralisation du 44 tonnes...) représentent un coût important pour les finances publiques : 800 millions de cadeaux fiscaux concédés auxquels il faut ajouter 1,2 milliard de manque à gagner annuel en cas de suppression de l'écotaxe et 800 millions à payer au prestataire en cas de dédit. La facture grimpera vite pour approcher les 3 milliards d'euros en 2014 ! De plus rappelons que l'écotaxe fait déjà l'objet d'allègements et d'aménagements pour certaines régions comme par exemple la Bretagne (réduction de 50 %)

### **L'écotaxe permet de rééquilibrer la concurrence avec les membres de l'Union européenne**

Ce type de redevance est déjà entré en vigueur dans plusieurs pays européens : Allemagne (depuis 2005), Suisse (depuis 2001), Autriche (depuis 2004) etc. Le secteur des transports routiers souffre en effet de la concurrence déloyale de certains pays, notamment européens, en raison d'un vrai dumping social. En taxant le réseau des grandes routes nationales qui subissent un report des camions souhaitant éviter le réseau autoroutier payant, l'écotaxe fera donc payer les 800 000 camions, dont 200 000 de compagnies étrangères, qui circulent pour l'instant gratuitement en France chaque année.

## **Le contrat Ecomouv ne doit pas servir d'écran de fumée**

Quoi qu'on pense du système de partenariat public privé (PPP), le contrat avec Ecomouv ne doit pas être pris comme prétexte pour enterrer définitivement l'écotaxe. Les frais de gestion, qui comprennent également le remboursement de l'investissement, à hauteur de 20% (au cœur de la polémique) sont-ils excessifs étant donnée l'importante logistique nécessaire à la collecte ? Pour un système similaire, l'Allemagne, est à environ 15% de frais de gestion. De plus, ce taux de 20% n'a jamais été caché et personne jusqu'à présent ne semble s'en être ému. Quand on veut se débarrasser de son chien, on l'accuse d'avoir la rage !

## **L'écotaxe n'est pas responsable de la situation économique de la Bretagne**

La situation que connaît aujourd'hui la Bretagne est avant tout le résultat d'un modèle productiviste à la dérive qui génère une baisse de revenus et de du désespoir chez bon nombre de petits paysans. Ce modèle productiviste, qui profite d'un transport routier sous-tarifé, justifie des parcours parfois invraisemblables pour nos produits et ce afin d'« optimiser » la rentabilité au détriment des emplois, de l'environnement et d'une production de proximité. Au sein de l'industrie agroalimentaire, certains ont déjà pris le chemin d'une meilleure valorisation et de plus de valeur ajoutée.

## **L'écotaxe protège nos territoires et l'économie de proximité**

Dans le contexte de notre économie mondialisée, les sites de production sont souvent très éloignés des lieux de distribution, situation rendue possible par un système de transport routier sous tarifé et très loin de son coût sociétal. Le montant de l'écotaxe dépend du nombre de kilomètres parcourus et du poids du véhicule. Il s'agit donc d'un dispositif qui rend plus compétitifs les produits de proximité ayant de surcroît peu contribué au réchauffement climatique et à la dégradation de la qualité de l'air... Ainsi les fraises ayant traversé la France entière ou provenant de pays étrangers seront plus chères que celles venant de nos régions.

## **L'écotaxe n'impactera pas le pouvoir d'achat des français**

Le transport pèse très peu dans le prix d'un produit. L'impact de l'écotaxe sur le bien de consommation final sera de l'ordre de 0,1 à 0,4 %. A titre d'exemple, pour un primeur, sur une liaison Ile de France-Bretagne, la hausse sera de 0,05 euros au kilo. L'écotaxe n'aura pas d'effet perceptible sur les prix à la consommation.

## **Sans écotaxe, comment financer les transports de demain ?**

L'écotaxe permettra de financer la modernisation des infrastructures routières, mais aussi ferroviaires, fluviales et portuaires. Sans le produit de l'écotaxe, comment la France pourra t'elle se donner les moyens de sa politique de report vers les modes de transports plus vertueux et comment pourra t'elle financer les transports de demain ?

## **L'écotaxe permettra de réduire certains transports et de polluer moins**

L'application de l'écotaxe provoquera une meilleure organisation du transport routier et une compensation de son coût par une meilleure optimisation des changements et la réduction des transports à vide. De plus en faisant payer plus les camions les plus polluants, elle incitera au renouvellement du parc et à une réduction des pollutions de l'air.