

## Mise en place immédiate de l'éco-taxe poids lourds

CETTE FICHE A ETE REALISEE PAR LE RESEAU ACTION CLIMAT - FRANCE  
ELLE N'ENGAGE EN RIEN LA POSITION DES ASSOCIATIONS SIGNATAIRES DE L'APPEL.  
POUR PLUS D'INFORMATIONS, MERCI DE CONTACTER L'ORGANISATION REDACTRICE.

### Éléments de contexte et de compréhension :



Tout comme la voiture qui monopolise plus de 80% des transports individuels, le camion domine de façon écrasante les transports de marchandises avec presque 90% de fret routier<sup>1</sup>.

Ce quasi monopole modal a un impact considérable sur le changement climatique. Rappelons que le transport est le seul secteur dont les émissions de gaz à effet serre augmentent en France<sup>2</sup>, notamment en raison de la croissance rapide des émissions du transport routier (véhicules et camions) qui représentent 90% des émissions de GES du secteur des transports<sup>3</sup> (dont 25% issues des poids lourds)<sup>4</sup>.

Les poids lourds ont également un impact démesuré sur la pollution sonore, de l'air et sur les infrastructures. A l'échelle européenne, les camions sont responsables d'un cinquième des coûts liés à la congestion, de presque la moitié de la pollution sonore, d'un tiers de la pollution de l'air, d'un quart des émissions de CO<sub>2</sub> issues du transport routier, alors qu'il ne représentent que 3% de la flotte de véhicules au niveau européen!<sup>5</sup> Un poids lourds de 40 tonnes génère des dommages sur les infrastructures 160 000 fois supérieur à la voiture.<sup>6</sup> En

<sup>1</sup> 88,8% en 2010 selon l'Observatoire du Ministère du développement durable, in Les comptes des transports en 2010, p 8. [http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/fileadmin/documents/Produits\\_editoriaux/Publications/References/2011/Comptes\\_transpo rt/References%20rapport%20intégral%20CCTN%202010.pdf](http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/fileadmin/documents/Produits_editoriaux/Publications/References/2011/Comptes_transpo rt/References%20rapport%20intégral%20CCTN%202010.pdf)

<sup>2</sup> Soit 33,7 % des émissions de CO<sub>2</sub> en 2010. Comptes des Transports 2010

<sup>3</sup> 94% en 2010, Compte des Transports 2010.

<sup>4</sup> Transports, Chiffres clé Ministère Développement Durable. Mars 2012.

[http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/fileadmin/documents/Produits\\_editoriaux/Publications/Reperes/2012/Reperes%20transpo rts%20BD%2009\\_03.pdf](http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/fileadmin/documents/Produits_editoriaux/Publications/Reperes/2012/Reperes%20transpo rts%20BD%2009_03.pdf)

<sup>5</sup> Transport & Environment, Truck transport in Europe: Taking its toll, janvier 2009.

[http://www.transportenvironment.org/sites/default/files/media/2009%2001%20Background%20Briefing %20Eurovignette\\_Toll%20of%20trucking.pdf](http://www.transportenvironment.org/sites/default/files/media/2009%2001%20Background%20Briefing %20Eurovignette_Toll%20of%20trucking.pdf)

<sup>6</sup> France Nature Environnement, plaquette « L'éco redevance » 2010

outre, les poids lourds posent aussi de graves problèmes de sécurité routière : en effet, ils sont impliqués dans 14% des accidents meurtriers sur les routes françaises en 2008<sup>7</sup>.

Devant ces constats alarmants, le Grenelle de l'environnement avait placé comme objectif de faire évoluer la part modale du non routier et non aérien de 14% (en 2006) à 25% à l'échéance 2022, avec comme première étape une « croissance de 25% de la part modale du fret non routier et non aérien d'ici à 2012 » (année de référence 2006), soit 17,5%. Malheureusement, depuis 2006, la part du ferroviaire et du fluvial, au lieu d'augmenter, a diminué pour ne représenter que 11,2% en 2010!<sup>8</sup>

**Il est urgent d'inverser la tendance. L'éco taxe poids lourds a été identifiée comme une mesure-clé pour atteindre les objectifs du Grenelle. Reportée d'année en année, sa mise en place est un impératif et doit être adressée par la prochaine loi de finance.**

**Le problème: une compétitivité renforcée pour le camion, en contradiction avec les engagements de l'Etat**

L'une des raisons de la suprématie du camion relève d'une véritable distorsion de la concurrence intermodale. Les coûts facturés par les transporteurs routiers ne reflètent pas les coûts indirects supportés par la société et par l'environnement du fait des nuisances engendrées par le transport routier (rejets de gaz à effet de serre, pollution atmosphérique locale, consommation d'espace, bruit, accidents, etc.) Négliger tous ces coûts externes, c'est renforcer à tort la compétitivité du transport routier au détriment d'autres modes moins nocifs (rail et voies d'eau).

Allègement de la taxe à l'essieu, autorisation de circulation accordée aux 44 tonnes et report de l'éco-taxe, de nombreuses décisions sont prises, nous éloignant des objectifs du Grenelle. Ces mesures n'ont fait que renforcer le statut privilégié du camion, et malgré l'objectif de 25% de fret non routier dans le transport de marchandises en 2022, on assiste à une détérioration alarmante de la part du fret ferroviaire et fluvial, diminuée de 12,6% à 11,3% entre 2008 et 2010.

Une éco-taxe sur le transport routier permettrait donc d'atteindre en partie les objectifs de lutte contre le changement climatique. Elle permettrait de restaurer la compétitivité des modes de fret non routiers, et notamment du fret ferroviaire, particulièrement à la traîne, d'autant plus depuis l'abandon du wagon isolé.

**L'éco-taxe poids lourds, la solution**

**Encore dans les cartons, l'éco-taxe aurait pourtant rapporté 1,2 milliards d'euros par an pour l'Etat, l'AFITF et les collectivités territoriales depuis sa date**

<sup>7</sup> Association sécurité routière, selon les chiffres de la Gendarmerie nationale.  
<http://www.preventionroutiere.asso.fr/Fil-d-information/Janvier-2009/Poids-lourds-moins-d-accidents-en-2008>

<sup>8</sup> Compte des Transports 2010.

**d'instauration, initialement prévue en 2010. Autant de fonds qui pourraient contribuer dès aujourd'hui au développement des alternatives durables à la route pour le transport de marchandises<sup>9</sup>.**

Le principe de l'éco-taxe est de faire payer aux poids lourds de plus de 3,5 tonnes l'usage du réseau routier non concédé, en fonction de leur taille et de leur circulation.

Le coût de l'éco-taxe devrait s'élever à 12 centimes le kilomètre en moyenne. Il varierait entre 8 centimes/km pour les deux essieux jusqu'à 12 tonnes (23% du trafic) à 14 centimes/km pour les poids lourds de plus de 3 essieux (62% du trafic). Le coût sera de 10 centimes /km pour les essieux de plus de 12 tonnes et les poids lourds de 3 essieux (15% du trafic.)

**Une telle taxe doit avoir pour principaux effets:**

- **De rééquilibrer les coûts de chaque mode de transport et de contester le statut privilégié du routier**
- **De dégager des fonds pour encourager les modes de transport plus soutenables: le fret ferroviaire et maritime.**
- **De prendre en considération les répercussions environnementales du transport routier et de rationaliser le transport routier français en conséquence.**

Le coût total subi par le transporteur étant directement fonction du nombre de kilomètres parcourus, l'effet escompté est bien une diminution du transport routier, mais aussi une réduction des déplacements à vide qui constituent une aberration. Telle que le prévoit la législation, les coûts engendrés pourront être assumés par plusieurs acteurs, au delà des seuls transporteurs, notamment par les donneurs d'ordre et les chargeurs.

Un droit de péage similaire existe depuis 2005 sous le nom de LKW Maut en Allemagne, ce qui a permis de réduire considérablement les voyages à vide, d'opérer un transfert modal vers le ferroviaire, et de réduire la pollution atmosphérique.<sup>10</sup>

L'instauration de l'éco-taxe devrait inciter à l'éco-innovation dans le secteur routier et pourra être amortie par les transporteurs, notamment avec l'optimisation des charges et la mutualisation des flux. A court terme, de nouveaux emplois pourraient être créés, notamment dans la logistique pour mieux optimiser les itinéraires et les charges. Pour le consommateur final, l'éco-taxe aura un impact minime sur le prix des marchandises. Enfin elle n'aura pas de répercussion sur la compétitivité des transporteurs routiers français, étant donné qu'elle s'appliquera également aux poids-lourds étrangers circulant sur le territoire français.

## **Demandes des associations**

- **Le gouvernement doit mettre en application l'éco-taxe immédiatement. Le**

<sup>9</sup> 1,24 milliard d'euros par an à l'Etat, dont 760 millions de recettes nettes pour l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) et 160 millions d'euros pour les collectivités territoriales, gestionnaires des voiries taxées. Le reste, environ 240 millions d'euros par an paiera les coûts de gestion du système et devrait donc bénéficier à Autostrade. Source: <http://www.actu-environnement.com/ae/news/rapport-mariton-ecotaxe-poids-lourds-interoperabilite-report-autoroutes-13769.php4>

<sup>10</sup> Etude d'impact de l'éco taxe allemande LKW Maut, par Fraunhofer Institute 2007. [http://www.wupperinst.org/uploads/tx\\_wibeitrag/doll.pdf](http://www.wupperinst.org/uploads/tx_wibeitrag/doll.pdf) (en allemand)

taux moyen de taxation doit être régulièrement rehaussé afin d'opérer progressivement le report modal nécessaire.

- Il faut dans le même temps **relancer l'activité du wagon isolé qui a été anéanti ces dernières années**, afin d'assurer l'existence d'alternatives plus durables.
- **Cette éco-taxe poids-lourds doit être à la hauteur des nuisances causées par le transport routier sur la société et l'environnement.** Elle devrait être fixée en fonction de trois critères de calcul, conformément à l'engagement n°45 du Grenelle, à savoir: la charge utile maximale et le nombre de kilomètres parcourus et les émissions de CO2 du véhicule, aujourd'hui non prises en compte.
- **L'éco-taxe ne doit pas être affaiblie par l'introduction de dérogations injustifiées d'un point de vue environnemental et social.** Malheureusement, avant même son entrée en vigueur, trois régions ont obtenu un allègement (Bretagne, Aquitaine, Midi-Pyrénées). Par ailleurs, de nombreuses routes seraient exonérées de taxe kilométrique, encourageant de fait le contournement des tronçons payants. L'éco-taxe doit être mise en place sur tout le réseau routier national.
- En parallèle, le nouveau gouvernement doit **s'opposer à la généralisation des 44 tonnes sur les routes françaises, sinon prévue au 1er janvier 2013.** Cette mesure aurait pour principale conséquence de renforcer la rentabilité des transporteurs routiers face aux modes de fret alternatifs.
- L'intention du Grenelle de reverser les recettes «à une politique durable des transports» n'est pas assez précise. Le gouvernement doit s'engager à **réaffecter rapidement et en priorité les recettes de la taxe poids lourds aux frets ferroviaire et maritime, et en aucun cas aux nouvelles infrastructures de capacités routières.** Cela passe notamment par le reversement de ces fonds à l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport (AFITF) qui financera ces projets d'infrastructures.

Fiche réalisée par le  
Réseau Action Climat – France (RAC-F)