

Ecotaxe poids lourds : Les étranges justifications

Destinée à financer les infrastructures de transport, la taxe nationale sur les véhicules de transports de marchandises (TPL ou écotaxe) aurait dû s'appliquer, à partir du 1^{er} Octobre 2013. L'entrée en vigueur avait déjà été reportée au 1^{er} janvier 2014 mais l'Etat ajourne sine die son application. Etaient concernés les poids lourds à partir de 3,5 tonnes, qui utilisent le réseau routier national. Cette nouvelle reculade sanctionne une destination douteuse de cette collecte fiscale. En effet, les recettes de cette nouvelle recette se justifiaient en affichant son affectation au transfert des marchandises du mode routier vers des modes alternatifs à la route qui sont montrés comme plus protecteurs de l'environnement. En particulier, le fret ferroviaire et le mode fluvial auraient dû en être les bénéficiaires.



Service-Public.fr

Le site officiel de l'administration française

Suspension de la mise en service de la taxe poids lourds (TPL ou écotaxe)
L'application de l'écotaxe, qui devait entrer en vigueur au 1er janvier 2014, est suspendue sur tout le territoire national. C'est ce qu'a annoncé le Premier ministre le mardi 29 octobre 2013.

Les recettes :

L'écotaxe devait rapporter chaque année 1,15 milliard d'euros, dont 250 millions pour la société Ecomouv', 750 millions pour les caisses de l'État, et 150 millions pour les collectivités locales.

Les affectations de recettes et les emplois envisagés :

Bien qu'en droit fiscal, une recette ne puisse être affectée à une dépense, l'écotaxe devait abonder le budget de l'agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF). Paradoxalement ce fond devrait être appelé pour financer la LGV Bordeaux – Toulouse qui n'a aucun caractère fret à la vue des capacités disponibles sur la ligne actuelle.



Au niveau des incohérences relevées, il est curieux de constater que l'écotaxe s'applique à des itinéraires sans évaluer les possibilités de report modal sur un mode parallèle. Il en est ainsi des axes au départ du versant Nord des Pyrénées vers l'Espagne pour lesquels aucune offre ferroviaire n'est envisageable tant sur Toulouse – Puigcerdá que sur Pau Canfranc. De fait, le transport routier est tellement handicapé au niveau fiscal et social en France que si ce mode est dominant, c'est qu'il n'a pas d'alternatives. L'écotaxe ne pourra rien y changer. Il s'agit que d'un prélèvement pour lequel l'Etat a pris garde qu'il soit indolore pour les routiers.



Curieusement, des abattements de taux ont été prévus pour la Bretagne : 50% et pour Aquitaine et Midi-Pyrénées : 30%. Ces Régions sont celles qui bénéficient des faveurs de l'Etat pour les nouvelles infrastructures ferroviaires. Rennes – Brest et Tours – Bordeaux sont en chantiers alors que Bordeaux – Toulouse et Bordeaux – Dax sont promis avant 2030. Reporter les recettes de l'écotaxe ne contribuera pas à consolider les montages financiers précaires. Cette précarité est bien avouée car pour les deux lignes de GPSO, le gouvernement n'entend plus faire appel au financement partenarial Public Privé. C'est dire s'il est conscient de l'inaccessibilité des rentabilités qui rendrait infructueux tout appel à partenariat. Ces défaillances de recettes ajoutées aux pénalités que l'Etat pourrait se voir contraint de payer pour son dédit sur l'écotaxe aux gestionnaires du dispositif font peser un risque très lourd sur le financement des infrastructures nouvelles.