

NON CLASSÉ

# Sud Ouest : Écotaxe poids lourds : bientôt un second round en région ?

17 MARS 2021



« Quand un camion roule, c'est pour répondre à un besoin. Le transport routier est plus rapide, plus agile et plus adaptable que le ferroviaire et on n'y changera rien en le taxant », réagit Caroline Augé, Secrétaire générale de l'OTRE des Pays de l'Adour.

« Qu'on dise la vérité : ce n'est pas une mesure pour faciliter le report modal vers le train, c'est une taxe pour remplir les caisses. »

# Écotaxe poids lourds : bientôt un second round en région ?

Le projet de loi sur le climat actuellement discuté en commission à l'Assemblée nationale pourrait permettre la mise en place d'une écotaxe poids lourds à l'échelon régional. L'opposition des transporteurs routiers est frontale

Jean-Denis Renard  
jd.renard@sudouest.fr

Enterrée après la révolte des bonnets rouges bretons, en 2013-2014, l'idée d'une taxation du transport routier a la peau dure. Peut-être pour des raisons objectives : la nécessité d'une concurrence équilibrée entre les différents moyens de transport. « Les entreprises qui utilisent le rail paient un « sillon » au gestionnaire du réseau, un droit de passage. Le financement de la route doit obéir au même principe que le financement du rail », pose Benoît Simian, le député girondin (Libertés et Territoires) qui plaide pour une version régionalisée de l'écotaxe poids lourds depuis le début du quinquennat.

Ses anciens camarades du groupe LREM sont sensibles. Dimanche, la commission spéciale de l'Assemblée nationale qui toilette le projet de loi « Climat et résilience » a donné son aval à la mise en place d'une « contribution poids lourds » en région. L'article législatif autoriserait le gouvernement à prendre une ordonnance pour permettre aux conseils régionaux de taxer, dans leurs limites territoriales, le trafic poids lourds qui emprunte la voirie nationale. Ceci afin de favoriser le report du fret vers des moyens de transport plus écologiques, comme le ferroviaire et le fluvial.

**L'axe nord-sud très chargé**  
La Nouvelle-Aquitaine serait directement concernée. Elle compte plusieurs tronçons très chargés, à commencer par la rocade de Bordeaux et l'A63 au sud de l'agglomération, jusqu'à la concession autoroutière d'Atlantes. On



Deux portiques avaient été installés pour les besoins de l'écotaxe sur la RN 134 entre le col du Somport et Pau (ici à Borce), en Béarn. Ils n'ont jamais servi. MARCEL BESANÇON / ARCHIVES SUD OUEST

dénombrer près de 20 000 poids lourds en moyenne journalière en quelques points de la rocade de Bordeaux (chiffres 2019) même si, contrairement aux idées reçues, ils ne représentent qu'une part modeste du trafic. En revanche, ils pèsent plus de 43 % de la circulation à Barbezieux (Charente) sur la RN 10 au nord de Bordeaux. On les trouve également en nombre entre Mauzé-le-Mignon et La Rochelle sur la RN 11, entre Angoulême et Royan sur la RN 141/RN 150 et, au sud, sur la RN 134 entre le col du Somport et Pau.

Pour l'instant, rien ne dit que la Nouvelle-Aquitaine se porterait volontaire pour une telle expérimentation. Elle en

analyse le principe mais seulement pour les camions en transit international, de la péninsule ibérique vers le nord de l'Europe. « Ma bataille, c'est de mettre sur les rails les camions qui cir-

« Le financement de la route doit obéir au même principe que le financement du rail »

culent sur l'axe nord-sud, et donc de trouver des ressources financières pour ce faire. L'ancienne RN 10 correspond aux secteurs les plus pollués de la région, ce n'est

pas un hasard. Mais il n'est pas question de pénaliser l'entreprise locale qui s'acquitte déjà de la taxe à l'es-tieu », précise Alain Rousset, le président (PS) de la région.

#### Droit européen

Celui-ci considère que les obstacles ne vont pas être levés d'un claquement de doigts. En l'état actuel du droit européen, on ne peut pas frapper d'une mesure fiscale les seuls routiers étrangers. L'Europe consentirait à une taxation du trafic, mais sur une base kilométrique, relève Alain Rousset. Un mécanisme peu adapté au problème de la traversée de la vallée d'Aspe par la RN 134 et ses poids lourds qui défilent

au rythme de 400 par jour environ (moyenne 2019).

Le président de la Nouvelle-Aquitaine se mêle par ailleurs d'une telle disposition qui glisserait le réseau routier national dans la besace des régions, sans leur transférer les moyens nécessaires à son coûteux entretien. « Nous devons déjà nous substituer à l'État sur la régénération des lignes ferroviaires régionales », souligne-t-il.

#### « Des cibles faciles »

Du côté des professionnels du transport routier, le refus est catégorique. « Qu'on dise la vérité : ce n'est pas une mesure pour faciliter le report modal vers le train, c'est une taxe pour remplir les caisses. Quand un camion roule, c'est pour répondre à un besoin. Le transport routier est plus rapide, plus agile et plus adaptable que le ferroviaire et on n'y changera rien en le taxant », réagit Caroline Augé, la secrétaire générale et déléguée régionale de l'Otore (Organisation des transports routiers européens), bien implantée chez les PME.

Délégué régional de la FNTR (Fédération nationale des transports routiers) Aquitaine, Olivier Hiceb est sur une ligne semblable. « Nous sommes des cibles faciles parce qu'on nous voit sur les routes. Mais toutes les entreprises de transport comprennent la nécessité d'une transition écologique. On roule déjà au bioGNV dans la région », appuie-t-il. Et les transporteurs routiers de rappeler qu'on était bien content de les savoir au travail pendant les deux épisodes de confinement. « On oublie très vite les héros d'hier », ironise Olivier Hiceb.

[Lire l'article](#)