

Bureau CRCI du 4 février 2010

/ Motion Ecotaxe Poids Lourds

L'écotaxe poids lourds consiste à faire payer aux seuls poids lourds (de plus de 3,5 Tonnes), au moyen de techniques modernes, l'usage de la quasi-totalité du réseau routier national non concédé et de certaines routes susceptibles de subir de ce fait un report significatif de trafic (RD929 dans notre région). L'écotaxe poids lourds devrait entrer en vigueur au plus tard le 31 décembre 2011. Un décret devrait fixer la consistance du réseau initial soumis à l'écotaxe au printemps 2010 mais ce réseau taxable initial devrait évoluer au cours du temps, notamment en fonction des trafics observés.

Les objectifs affichés par le Gouvernement sont, entre autres, de réduire les impacts environnementaux du transport routier de marchandises, de rationaliser à terme le transport routier sur les moyennes et courtes distances, d'assurer la couverture des coûts d'usage du réseau routier non concédé par les poids lourds, et enfin de dégager des ressources pour financer les nouvelles infrastructures nécessaires à la mise en œuvre de la politique de transport durable, dans une perspective multimodale.

Mais les conséquences à craindre sont, aux yeux du monde consulaire :

- Un report modal limité, les services de transport dans le ferroviaire et le fluvial ne pouvant répondre à la nature et au volume de la demande et nombre de trajets étant sur des courtes distances, rendant le ferroviaire non compétitif ; la mesure consisterait donc surtout en un effet coût c'est-à-dire en une perte de compétitivité particulièrement marquée dans notre Région où une grande partie du réseau régional est actuellement gratuit. Selon l'Etat, l'écotaxe devrait rapporter près de 100 millions d'euros par an au niveau de la région Nord - Pas de Calais (sur 1200 millions attendus pour la France entière) pour 488 kilomètres de routes affectés. Une étude approfondie des impacts de la mesure aurait été souhaitable avant sa mise en application,

- Un report de trafic sur le réseau belge et donc des conséquences négatives sur les services comme sur les ports de la Région ce qui pourrait se révéler difficilement réversible quand bien même les belges nous emboîteraient le pas...,
- Une perte d'attractivité pour plusieurs zones situées sur les axes touchés,
- Des reports vers d'autres routes avec comme conséquences, accidents et congestion...

Compte tenu de ces éléments, les Chambres de Commerce et d'Industrie de la région Nord - Pas de Calais regrettent la procédure suivie dans la mise en place de cette nouvelle taxe et en soulignent le caractère négatif pour le développement économique de nos territoires.

Les Chambres ne remettent bien évidemment pas en cause les objectifs du Grenelle. Mais ceux-ci leur semblent tout à fait compatibles avec les principes suivants :

- Installer une compensation financière tant que les autorités belges n'auront pas mis en œuvre un mécanisme similaire, ceci afin d'éviter d'ajouter aux maux de notre Région,
- Maintenir des taux faibles, compatibles avec le développement économique en faisant bénéficier par exemple la région des réductions accordées à d'autres régions pourtant plus riches et moins contributrices (un abattement de 25% est prévu pour plusieurs régions jugées excentrées),
- S'assurer que les fonds collectés sur notre Région, largement supérieurs à son poids économique, y reviendront sous peine de nourrir un mécanisme anti-redistributif. A l'heure actuelle, la région Nord – Pas de Calais cotiserait bien plus que son importance relative dans l'économie française ; une partie de la taxe devant être allouée à l'AFITF, il ne faudrait pas que la Région soit deux fois perdante.

La présente motion a été adoptée lors du Bureau de la CRCI le 4 février 2010.