

En poursuivant votre navigation sur ce site, vous acceptez l'utilisation des cookies qui nous permettent de vous proposer des services et une offre adaptés à vos centres d'intérêts. [En savoir plus.](#)

L'Opinion

Accès abonné de Irène Inchauspé

Voir Modifier

Fiscalité

Pour l'écotaxe, le dénouement est proche

Nouveau nom, nouveau champ d'application : le gouvernement tente de sortir par le haut de la situation absurde dans laquelle il s'est enfermé



Publié le dimanche 13 avril à 14h56 - Mis à jour le lundi 14 avril à 10h18
Par Irène Inchauspé, Journaliste

[@inchauspe](#)

Les faits - Le 21 avril, la mission d'information parlementaire sur l'écotaxe devrait rendre public son rapport. Il préconise la régionalisation de la taxe, l'exonération de certains poids lourds ou des transports de marchandises sur petits trajets. Et un nouveau nom : l'« éco-redevance poids lourds »

Lorsque vous aurez fini de lire cet article, en trois minutes approximativement, l'Etat français, et donc le contribuable, aura perdu... 5 136 euros. C'est ce que coûte le report sine die de l'écotaxe visant les poids lourds de plus de 3,5 tonnes, français et étrangers, qui circulent sur les routes nationales et départementales et qui fut décidé par Jean-Marc Ayrault en octobre 2013. Cette situation absurde devrait bientôt prendre fin. Après Ségolène Royal, ministre de l'Ecologie, Frédéric Cuvillier, secrétaire d'Etat chargé des Transports, a défendu, le 10 avril, la nécessité d'une remise à plat de l'écotaxe. Il a toutefois précisé que ceux « qui ont une utilisation économique des routes doivent contribuer à leur modernisation. »

Pas de taxe punitive

« Il s'agit de taxer ceux qui polluent, mais j'ai toujours dit que, pour respecter la citoyenneté l'écologie ne doit pas être punitive et on ne doit pas taxer des gens s'ils n'ont pas le choix de prendre le transport propre ». Ségolène Royal ministre de l'Ecologie et de l'Energie, le 3 avr

Avant de prendre une décision, tous deux attendent le rapport de la mission d'information créée à l'Assemblée nationale fin 2013. Selon nos informations, il devrait être rendu public le 21 avril. C'est à cette date aussi que devraient se terminer les discussions entre Ecomouv, la société chargée de collecter la taxe, et le ministère des Transports sur les conditions financières de la suspension de l'écotaxe, qui aurait dû être mise en œuvre en janvier. « Les deux parties semblent être parvenues à un équilibre de la terreur », explique un proche du dossier. Ecomouv accepterait ainsi de renoncer aux indemnités auxquelles elle a droit, soit 72 millions d'euros (18 millions par mois depuis janvier). En échange, le gouvernement appliquerait la loi en l'aménageant. Pour cela, Ségolène Royal s'appuiera sur les conclusions du rapport de la mission présidée par le député socialiste Jean-Paul Chanteguet, par ailleurs président de la commission du développement durable de l'Assemblée nationale.

La première des propositions qu'il devrait faire serait de régionaliser l'écotaxe. Selon le rapport, par exemple, la Bretagne, éloignée des grands centres urbains doit bénéficier de rabais. Une façon de calmer la colère des Bonnets rouges, alors que les dégradations de portiques écotaxe se poursuivent dans l'indifférence générale. Deux d'entre eux ont ainsi été incendiés la semaine dernière dans l'Ouest, dont l'un dans les Deux-Sèvres portait les inscriptions « BZH » (Breizh, Bretagne) et « Merci Ségo » ! Une autre proposition serait d'exonérer certains poids lourds, notamment... les « camions écoles » ou ceux qui ne font pas plus de 12 tonnes. Cette option entraînerait un manque à gagner de l'ordre de 200 millions d'euros.

Autre orientation : ne pas faire payer l'écotaxe sur les transports de marchandises sur les petits trajets. L'argument : il n'y a dans ce cas aucune possibilité de faire du report modal, c'est-à-dire d'opérer un transfert vers le rail ou des voies d'eau. Enfin, l'écotaxe sera débaptisée pour s'appeler sans doute « éco-redevance poids lourds ». Selon Jean-Paul Chanteguet, il s'agit « d'un droit d'usage de la route, donc de l'application du principe de l'utilisateur-payeur. »

Le gouvernement n'a pas d'autres choix que d'appliquer l'écotaxe. Il devrait sinon dédommager la société Ecomouv d'au moins 800 millions d'euros, correspondant aux investissements réalisés et aux frais de fonctionnement. Or, les banques créancières d'Ecomouv, qui a financé 95 % du projet par de la dette, commencent à vraiment trouver le temps long. Le pool bancaire, mené par Cariparma, la filiale italienne du Crédit Agricole, brandit la menace d'une demande de remboursement immédiat de ses créances, ce qui provoquerait la faillite d'Ecomouv et le licenciement de ses 200 salariés à Metz. L'Etat qui s'est porté garant de la dette d'Ecomouv, en portant en engagement hors bilan un montant voisin de 700 millions d'euros, serait alors obligé de déboursier la somme. C'est alors le contribuable qui passerait à la caisse.

« L'écotaxe sera bien mise en place, mais cette affaire aura donné une vision très négative de la fiscalité écologique », regrette Arnaud Gossement, avocat spécialiste de l'environnement. « C'est un excellent principe qui a souffert d'une très mauvaise application », note pour sa part l'économiste Frédéric Bonnevey. C'est surtout une taxe qui s'est heurtée à l'automne au ras-le-bol fiscal généralisé.