

Une vignette pour camions : « Une mesure juste et de bon sens »

Par Recueilli par Marine Lamoureux, le 24/9/2018 à 05h00

Une vignette pour camions serait-elle une bonne idée ? L'avis de Géraud Guibert, président du laboratoire d'idées La fabrique écologique (1).

Rappelons un constat simple : à l'heure actuelle, les poids lourds ne paient pas spécifiquement pour les dommages qu'ils causent. Un camion peut traverser la France pour aller de Saragosse, en Espagne, à Amsterdam, aux Pays-Bas, en évitant les autoroutes... et donc ne payer aucun péage. Quant aux taxes sur le carburant, il suffit de faire le plein hors de France pour ne pas les acquitter. Or le passage de tels véhicules n'est pas sans impact. Les poids lourds abîment plus rapidement la chaussée que les voitures ; et ils polluent souvent davantage.

À cet égard, la vallée de l'Arve, en Haute-Savoie, est un symbole saisissant. Les camions qui empruntent le tunnel du Mont-blanc ne paient pas la montée vers Chamonix ; mais leurs émissions empoisonnent la vie des habitants. Et sur tout le territoire se pose aussi la question des accidents, surtout lorsque les poids lourds choisissent de circuler sur les nationales, où les risques sont majorés (en raison des croisements, de l'absence de terre-pleins centraux sur certaines voies, etc.).

Dans ce contexte, une taxe poids lourds serait une mesure juste et de bon sens. Elle aurait de multiples avantages. D'abord, en permettant de financer une part de l'entretien des infrastructures, qui en ont fortement besoin. Le réseau routier français, l'un des plus denses et des plus développés d'Europe, est sous-entretenu depuis des années ; il est normal que les camions paient leur part.

Ensuite, ce serait un moyen de lutter contre le réchauffement climatique : une taxe sur les poids lourds permettrait en effet de rendre le fret plus compétitif et donc de favoriser le report de certains transports de marchandises vers le train, beaucoup moins

émetteur de gaz à effet de serre.

Voilà pour le principe. Concernant la mise en œuvre, soyons toutefois vigilants. L'échec de l'écotaxe en 2014 n'est pas sans lien avec l'aménagement du territoire : les enjeux pour la Bretagne, où circulent principalement les camions de PME locales ne sont pas les mêmes que ceux des régions traversées par des camions venus de toute l'Europe. On pourrait par exemple imaginer d'exonérer les petits trans-porteurs locaux.

Mais une chose est sûre : on ne pourra pas taxer uniquement les camions étrangers. De fait, une telle mesure serait totalement contraire aux règles de libre circulation et de non-discrimination du marché unique – notamment la directive dite « directive eurovignette » de 1999, révisée en 2011.

À cet égard, la déclaration, dimanche, du ministre de la transition écologique François de Rugy paraît surprenante. La taxe, qui pourrait être forfaitaire, ne devra pas discriminer les véhicules en fonction de la nationalité du transporteur ou de l'origine ou de la destination du véhicule.

Recueilli par Marine Lamoureux

(1) Pour lire les contributions de ce think tank, consulter le site lafabriqueecologique.fr