

## Ecotaxe poids lourds en Europe : seuls six pays l'appliquent

Le Monde.fr | 30.10.2013 à 11h40 • Mis à jour le 30.10.2013 à 12h11 |

Par Madjid Zerrouky



| AFP/JEAN-PIERRE CLATOT

<http://www.skytoil.sk/>, décidée par Jean-Marc Ayrault à l'issue d'une réunion à Maignon avec les élus bretons, mardi 29 octobre, illustre les difficultés auxquelles se heurte la mise en place d'un principe pollueur-payeur dans la taxation des poids lourds à l'échelle européenne.

**Lire : "Ecotaxe : itinéraire d'une mesure qui faisait consensus"** ([http://politique/article/2013/10/28/ecotaxe-itineraire-d-une-mesure-qui-faisait-consensus\\_3504015\\_823448.html](http://politique/article/2013/10/28/ecotaxe-itineraire-d-une-mesure-qui-faisait-consensus_3504015_823448.html))

Seuls 6 pays sur les 28 que compte l'UE ont ainsi mis en place une taxe kilométrique dans le sillage de l'Autriche, qui fait payer depuis 2004 les véhicules de plus de 3,5 tonnes circulant sur ses autoroutes et voies express. Avec des fortunes diverses.

Les autres appliquent encore [la directive "Eurovignette"](#) ([http://europa.eu/legislation\\_summaries/internal\\_market/single\\_market\\_for\\_goods/motor\\_vehicles/interactions\\_industry\\_policies/24045b\\_fr.htm](http://europa.eu/legislation_summaries/internal_market/single_market_for_goods/motor_vehicles/interactions_industry_policies/24045b_fr.htm)) de 1999 (révisée en 2006), un cadre juridique qui leur permet de mettre en place, s'ils le souhaitent, des péages pour financer notamment l'amélioration du réseau routier, mais surtout les alternatives à la route.

### Le modèle allemand

Entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2005, la "LKW-Maut" ("taxe poids lourds") vise les véhicules de plus de 12 tonnes circulant sur les 13 000 km du réseau autoroutier, traditionnellement gratuit. Ils doivent s'acquitter [d'une moyenne de 20 centimes d'euros par kilomètre parcouru](#) (<http://www.toll-collect.de/fr/le-peage-en-details/les-tarifs.html>), les tarifs étant calculés en fonction du poids total, du nombre d'essieux et de la [classe d'émissions polluantes EURO du véhicule](#) ([http://europa.eu/legislation\\_summaries/environment/air\\_pollution/28186\\_fr.htm](http://europa.eu/legislation_summaries/environment/air_pollution/28186_fr.htm)).

**Lire : Camions européens : le casse-tête des écotaxes** ([http://economie/article/2010/11/26/camions-europeens-le-casse-tete-des-ecotaxes\\_1445339\\_3234.html](http://economie/article/2010/11/26/camions-europeens-le-casse-tete-des-ecotaxes_1445339_3234.html))

Le seuil (12 tonnes) marque la volonté de taxer prioritairement les transports longue distance et les camions étrangers, tout en préservant les

PME qui effectuent de petits transports . Elle prévoit des aménagements pour les véhicules dits "propres".

Plébiscitée par l'opinion publique, la mesure n'est pas exempte de couacs. Alors qu'elles devaient initialement servir à l'entretien des infrastructures routières (pour moitié), du réseau ferroviaire (35 %) et du transport fluvial (15 %), [les recettes \(autour de 4 milliards d'euros par an\)](#)

[\(http://www.bundestag.de/presse/hib/2012\\_11/2012\\_534/04.html\)](http://www.bundestag.de/presse/hib/2012_11/2012_534/04.html) affectées à l'[Agence fédérale de financement des infrastructures \(VIFG\)](#) (<http://www.vifg.de/de/index.php>) n'ont quasiment bénéficié qu'à la route en 2012.

#### Résultats mitigés en Europe de l'Est

**Comme la République tchèque** depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2012, **la Pologne** surtaxe les véhicules de plus de 3,5 tonnes, auxquels il faut ajouter les autocars de plus de 9 places, depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2011. Une mesure qui concerne près de 1 900 km d'autoroutes, voies express et routes nationales, pour des recettes annuelles de 200 millions d'euros, hors frais d'exploitation.

Des frais sujets à controverse en **Slovaquie**, où un système de télépéage a débuté le 1<sup>er</sup> janvier 2010. Applicable sur un réseau de près de 2 500 km, il concerne tous les véhicules de plus de 3,5 tonnes et les autobus. Comme en Allemagne , le tarif varie selon le poids, le nombre d'essieux et la classe d'émissions EURO du véhicule.

Problème : [sur les 150 millions d'euros que rapporte le dispositif annuellement](#), ([http://www.skytoll.sk/download/TS\\_20130121\\_EN.pdf](http://www.skytoll.sk/download/TS_20130121_EN.pdf)) une bonne partie est reversée à l'opérateur du dispositif de télépéage, la société SkyToll ([dont le français Sanef est actionnaire](#)) (<http://www.sanefgroupe.com/Le-groupe/Filiales/Filiales>), dans le cadre d'un contrat d'un montant total de 852,1 millions d'euros pour une durée d'exploitation de treize ans. Dès lors, les associations de transporteurs dénoncent un impôt inutile.

#### Le Portugal en solitaire dans le Sud

**Le Portugal**, où une écotaxe ("Via Verde") est en vigueur depuis juillet 2013, est pour l'instant l'exception méridionale de l'Union européenne . Elle n'est pas à l'ordre du jour dans les autres Etats.

#### Ajournements en France et en Belgique

**Avant la France**, depuis mardi 29 octobre, **la Belgique** a également reporté, à l'échéance de 2016, l'entrée en application d'une mesure qui faisait pourtant l'objet d'un consensus politique . Fruit d'un accord conclu entre les trois régions du royaume (Bruxelles-capitale, Wallonie, Flandre) en janvier 2011, la mise en place de l'écotaxe, prévue à l'horizon 2013-2014, a finalement été repoussée, victime collatérale des ratés du système fédéral belge. Pour le plus grand bonheur des transporteurs belges, vent debout contre la mesure.

Madjid Zerrouky