

Article écrit par Barbara ROMERO le 15 février 2018

## De l'urgence de rénover les routes...

Il y a tout juste un an, la Cour des comptes déplorait « le gâchis de l'écotaxe » alors que plusieurs voisins européens l'ont mise en place avec succès. Quels sont ses avantages et inconvénients ?

Issue du Grenelle de l'Environnement de 2009, l'écotaxe devait entrer en vigueur début 2014. Elle s'appliquait aux poids lourds de plus de 3,5 tonnes, français ou étrangers, soit 800 000 camions circulant sur 15 000 km de routes nationales et secondaires.

Objectifs : inciter à utiliser des modes de transports plus durables et utiliser les recettes pour financer et rénover les infrastructures de transports. Mais la fronde des « Bonnets rouges » bretons a eu raison de son application. Le gouvernement Ayraut décide alors de faire machine arrière et démonte le portique début novembre 2013. L'écotaxe sera définitivement supprimée de la loi de finances de 2017.

### Au détriment des automobilistes

En février dernier, la Cour des comptes chiffrait le coût de cet abandon à plus d'un milliard d'euros - dont 958 millions pour indemniser Ecomouv' en charge de la mise en œuvre du projet, et 70 millions engagés par les administrations pour sa mise en place, puis son abandon. Une somme qui pourrait encore être majorée en raison de contentieux indemnitaires estimé à 270 millions.

En juillet, Elisabeth Borne, ministre des transports rattachée à Nicolas Hulot, relance le débat en déclarant : « *Les flux de camions qui transitent par nos territoires doivent, eux aussi, contribuer au financement de nos infrastructures.* » Avant d'ajouter : « *Il faut bien que quelqu'un paie* » les infrastructures de transport alors qu'« *il manque 10 milliards [d'euros] sur le quinquennat* » pour les financer, a-t-elle justifié lors d'un débat organisé par la Fédération nationale des travaux publics et le journal La Tribune, comme le rapportait Le Monde.

Mais Nicolas Hulot, pourtant à l'époque favorable à cette taxe, a préféré calmer le débat et s'est dit contre un projet d'« écotaxe » tel que celui lancé en 2009 puis abandonné en 2014. « *On ira d'échec en échec sur ce type de dispositif quand on le fait dans la brutalité* », a-t-il estimé.

### Une taxe techniquement chère à mettre en œuvre

Pour Didier Bollecker, président de l'Automobile Club Association, « *la tendance à la baisse des budgets alloués à l'entretien des routes est dommageable pour la sécurité mais aussi pour la mobilité des usagers. Il faut s'appliquer à mieux exploiter l'excédent des recettes générées par le transport routier pour garantir une mobilité sécurisée à tous. Les automobilistes méritent des infrastructures de haute qualité d'autant qu'ils contribuent largement à leur financement !* ».

Le réseau routier national se dégrade d'année en année comme le précisait le président de la commission, Hervé Maurey : « *Alors que plus de 85 % des chaussées étaient dans un état correct entre 2010 et 2012, ce chiffre est tombé à 83 % en 2015, s'infléchissant à partir de 2013. Cela*

*entraîne des ralentissements, des restrictions de circulation et des problèmes de sécurité. La réduction des crédits d'entretien de l'État en est l'une des premières causes, de même que l'abandon de l'écotaxe ». Et comme le rappelle l'Automobile Club Association, « à défaut d'entretenir, il faudra reconstruire, ce qui coûte 15 à 20 fois plus cher ». Sans oublier de penser « aux routes intelligentes de demain », adaptées aux voitures connectées, « puis autonomes », dont les premiers chantiers sont envisagés pour 2020... Demain, en résumé.*

### **Pour aller plus loin :**

- [www.eurorap.org](http://www.eurorap.org)
- [www.senat.fr](http://www.senat.fr)
- [Ce que préconise l'Automobile Club Association](#)

© Rainer Fuhrmann - AdobeStock