

Metz, le 31 mai 2021

## COMMUNIQUE

### Motion pour une régionalisation de l'Écotaxe, adoptée par le Bureau de Metz Métropole, ce lundi 31 mai 2021

En 2011, il y a maintenant dix ans, la signature du contrat de partenariat entre l'Etat et la société *Ecomouv* donnait le coup d'envoi de la mise en œuvre de la taxe poids lourds issue des réflexions du Grenelle de l'Environnement et adoptée à l'unanimité par le Parlement.

En 2014, sous la pression du mouvement des bonnets rouges, le Président de la République suspend ce mécanisme, qui pourtant, permettait d'apporter une réponse aux enjeux environnementaux de notre temps. Alors même que les deux chambres du Parlement avaient proposé les réponses aux questions ayant motivé ces protestations, le Président et le Gouvernement l'abandonnent définitivement.

Conséquences écologiques : le transport routier de fret est dispensé de payer son coût environnemental alors qu'il est taxé chez nos voisins européens.

Conséquences financières pour l'Etat : 1 milliard d'euros d'indemnisation à *Ecomouv*, et un manque à gagner d'1 milliard d'euros par an pour le financement des infrastructures de transport.

Conséquences pour notre métropole : suppression des 157 emplois d'*Ecomouv*, et plus récemment le départ programmé par le Gouvernement des 177 agents douaniers successivement en charge de la perception de l'écotaxe puis de la taxe spéciale sur les véhicules routiers, sensée compenser l'écotaxe.

Bref, un désastre.

Par contraste, en Allemagne, ce dispositif fonctionne depuis 2005 et rapporte aux budgets publics 4 milliards d'euros au minimum. Voilà des ressources qui manquent en France pour l'entretien et le développement de notre patrimoine routier, ferroviaire et fluvial.

En 2017, l'Association des Régions de France (ARF) alors présidée par Philippe Richert, Président de la Région Grand Est, propose au Président de la République actuel et à son gouvernement l'instauration de cette écotaxe poids-lourd en même temps que le transfert de la compétence des routes nationales aux régions.

Cette proposition est refusée.

Avec la création de la Collectivité Européenne d'Alsace, ce projet d'une taxe sur le transit des poids lourds revient à l'ordre du jour.

Lors du débat portant création de la CEA, le Sénat adopte, à l'unanimité, des amendements offrant la possibilité de créer cette écotaxe sur l'A31 lorraine en même temps que sur l'A35 alsacienne afin de ne pas provoquer un déport du transit international de l'une sur l'autre.

A la demande du Gouvernement, l'Assemblée Nationale défait le travail législatif du Sénat pour offrir cette seule possibilité à la CEA, au risque de saturer totalement l'A31 déjà embouteillée.

Malgré le vote de la loi créant la CEA, le Gouvernement et les représentants de l'Etat dans la région et dans les départements promettent alors que cette disposition ne sera pas mise en œuvre avant que ne soit trouvée une solution cohérente qui ne déséquilibrerait pas les territoires.

Malgré cela, le Conseil des Ministres adopte le 26 mai dernier, une Ordonnance donnant la possibilité à la CEA d'instaurer cette taxe sur son réseau routier qui lui a été transféré, en particulier sur l'autoroute A35 qui traverse l'Alsace du Nord au Sud.

Cette précipitation, manifestement liée au contexte électoral, crée un privilège pour l'Alsace au détriment du territoire lorrain et aura pour effet de reporter le trafic de l'A35 sur l'A31 à partir de 2024.

Ce sont des milliers de poids lourds qui se reporteront sur l'autoroute A31, déjà sursaturée.

Au-delà de la manipulation politique, c'est une très mauvaise nouvelle environnementale pour la Lorraine : 8.000 à 20.000 camions transitent chaque jour sur l'A35 entre Strasbourg et Belfort. Si la moitié du chiffre le plus bas, soit 4000 camions, viennent sur l'A4 à partir de Forbach, puis sur l'A31 vers Metz et Nancy ou directement depuis le Luxembourg, ce sera un poids lourd supplémentaire toutes les vingt secondes, de jour comme de nuit.

À ce stade, il n'y a pas d'autre solution que de raisonner au niveau régional. L'Alsace ne peut être traitée sans la Lorraine.

En responsabilité, la seule mesure de bon sens qui doit être aujourd'hui privilégiée **est la régionalisation de l'écotaxe.**

Le projet de loi « Climat et résilience », actuellement en débat au Parlement, pourrait constituer le véhicule législatif en faveur d'une écotaxe régionale, étendue à la Région Grand Est.

Il convient de rappeler que la Région Grand Est s'est déjà prononcée en faveur du transfert du réseau national autoroutier non concédé et de l'écotaxe régionale, et en conséquence s'est déclarée partante pour reprendre la gestion de l'A31 ainsi que la maîtrise d'ouvrage puis la gestion d'infrastructures nationales non encore réalisées comme l'A31 bis.

**Le Bureau de Metz Métropole demande en conséquence :**

- **La mise en place d'une écotaxe au niveau de la Région Grand Est, seule mesure assurant une équité territoriale de traitement entre les différents territoires de la Région, et seule de nature à équilibrer les flux entre les différentes infrastructures routières régionales.**
- **Le Bureau lance un appel aux parlementaires de la Région Grand Est, afin que cette mesure soit examinée au plus vite au Parlement via un véhicule législatif tel que le projet de loi « Climat et résilience », actuellement en discussion.**

[www.metzmetropole.fr](http://www.metzmetropole.fr)

[www.facebook.com/MetzMetropole](https://www.facebook.com/MetzMetropole) - [www.twitter.com/MetzMetropole](https://twitter.com/MetzMetropole)

[www.instagram.com/metzmetropole](https://www.instagram.com/metzmetropole) - <https://www.linkedin.com/company/metz-metropole>

Contact Presse : Céline VINCENT - 03 57 88 39 14 - 06 20 90 99 80 - [cvincent@metzmetropole.fr](mailto:cvincent@metzmetropole.fr)