

# SEMINAIRE LVMT

*Jeudi 4 octobre 2012*

*(14h - 16h)*

**Thème : Le Frêt**

## Interventions :

✎ **François Combes** (LVMT) : « Théorie d'inventaire et modélisation du choix modal en transport de fret »

✎ **Marianne Ollivier-Trigalo** (LVMT) : « L'instauration d'une écotaxe sur les poids lourds en France : rationalité technico-économique de l'administration et coup de pouce Politique »

## Resumés des interventions

### ✎ **Théorie d'inventaire et modélisation du choix modal en transport de fret »**

Pour comprendre le choix modal en transport de fret, avec l'objectif de concevoir des modèles spatialisés de transport de marchandise, il est intéressant de regarder l'environnement logistique des chargeurs, et son lien avec les décisions qu'ils prennent. Par exemple, d'après les modèles de théorie d'inventaire, la valeur de la marchandise transportée, et la quantité transportée annuellement entre un chargeur et son destinataire expliquent fortement le choix de mode de transport. Cela se vérifie bien à l'échelle française, comme on le voit grâce aux données issues de l'enquête chargeurs ECHO de 2004-2005. Ces données peuvent être utilisées pour estimer un modèle de choix modal simple, qui, à partir de données décrivant uniquement les marchandises transportées et la relation chargeur-destinataire, reproduit assez bien les choix de mode qu'on observe dans l'enquête.

### ✎ **L'instauration d'une écotaxe sur les poids lourds en France : rationalité technico-économique de l'administration et coup de pouce politique »**

À l'heure actuelle, deux textes législatifs codifient l'instauration d'une taxe kilométrique sur les poids lourds en France. « Une écotaxe » nationale est instaurée dans la loi Grenelle 1 (du 3 août 2009). Et la loi de Finances pour 2009 (votée le 27 décembre 2008) modifie le code des Douanes, qui reprend l'expérimentation d'une taxe en Alsace (votée en 2006) et ajoute une taxe nationale sur les véhicules de transport de marchandises.

L'analyse chronologique de ces deux processus de codification nous permet de revenir sur les conditions dans lesquelles la taxe kilométrique sur les poids lourds a pu être instaurée en France. En particulier, nous pouvons ainsi approcher comment le processus de problématisation, et notamment celui qui repose sur la rationalité technico-économique de l'administration, a été soutenu ici par un coup de pouce politique, qui a obtenu le vote de la taxe alsacienne par une sorte de porte dérobée et une rationalité plus territorialisée. En 2007, le coup de pouce est venu des associations environnementales mais si la porte n'était plus dérobée, elle n'était qu'entr'ouverte. Cette analyse permet en fin de compte de mettre en lumière le processus d'accumulation et de stratification des deux taxes, alsacienne et nationale.

Notre hypothèse est que les codifications de la taxe alsacienne et de la taxe nationale contribuent à une forme d'institutionnalisation des politiques environnementales mais que, en s'appliquant au secteur routier et dans un format fiscal, cette institutionnalisation est opérée par strates successives ; ce qui n'exclut pas des moments de rupture ou de dynamisation accrue induite par une nouvelle configuration politique et administrative, comme ce fut le cas en 2007 avec le nouveau ministère de l'écologie, qui a semblé avoir donné à l'échelle politique nationale une nouvelle envergure pour s'approprier des politiques environnementales.