



Communiqué commun GART-AdCF-UTP-FNAUT-FNTP-FIF-TDIE suite à l'annonce du report sine die de l'écotaxe / 10 octobre 2014

Élus locaux, usagers, opérateurs, industriels du transport public et entreprises de travaux publics déplorent le nouveau report de l'écotaxe et réclament unanimement une remise à plat des modes de financement de la mobilité durable.

Les élus locaux, représentés par le GART et l'AdCF, les usagers des transports (FNAUT), les opérateurs regroupés au sein de l'UTP, les entrepreneurs de TP et du transport public (FNTP), les industries ferroviaires regroupées au sein de la FIF et TDIE, association multimodale regroupant l'ensemble des parties prenantes, déplorent le report *sine die* de l'écotaxe poids lourds. Une décision qui risque de peser lourdement sur la pérennité du financement des infrastructures de transport.

En effet, les associations rappellent que le principe d'une écotaxe poids lourds a été décidé le 26 avril 2007, à la quasi-unanimité, dans le cadre du Grenelle de l'Environnement. Depuis, aucune solution n'a été trouvée pour rendre effective cette décision de la représentation nationale. Un premier report a été décidé le 18 avril 2010. Le 3 janvier 2013, le Conseil des ministres a acté une remise à plat de l'écotaxe. Le 29 octobre, le Premier ministre a annoncé une nouvelle suspension de l'écotaxe. La mission d'information du député Jean-Paul Chanteguet a, néanmoins, défendu le principe de sa mise en œuvre mais le 22 juin 2014, le Gouvernement a pris la décision de remplacer l'écotaxe par un péage de transit poids lourds pour les camions de plus de 3,5 tonnes roulant sur 4 000 km de routes, au lieu de 15 000 km prévus dans l'ancien système.

De report en reculades par les différents Gouvernements qui se sont succédé depuis 2010, la décision prise hier signe pratiquement l'acte de décès de cette fiscalité, pourtant basée sur la prise en compte du principe « pollueur-payeur » qui figure dans la Charte de l'environnement, partie intégrante du bloc constitutionnel depuis 2005. Concrètement, sans cette ressource, c'est l'avenir de l'Agence de financement des infrastructures de transport (AFITF) qui se trouve posé et, plus encore, le financement d'une centaine de projets de transport en commun en site propre et le volet transport des contrats de plan Etat-Régions qui se trouvent directement menacés.

Désormais, la question du financement des infrastructures, des matériels et de la mobilité du quotidien se pose. Une remise à plat de ce système à bout de souffle s'impose. Aussi, les associations signataires demandent que le Gouvernement s'attaque, avec toutes les parties prenantes, à définir enfin une politique de long terme qui permette d'assurer des ressources pérennes et stables pour le financement de la mobilité dans notre pays.

Le secteur de la mobilité durable a déjà été rudement mis à l'épreuve par deux hausses de TVA successives (de 5,5% à 7% en janvier 2012 et de 7% à 10% en janvier 2014). Les collectivités locales vont subir au cours des trois prochaines années des réductions de dotations budgétaires sans précédent qui atteindront, au total, 11 milliards d'€ en 2017.

A l'heure où la France a pris des engagements pour réduire d'ici 2050 ses émissions de gaz à effet de serre, l'ensemble des acteurs du secteur de la mobilité durable considère qu'il n'y a pas d'autres alternatives que de développer les politiques de mobilité durable pour atteindre cet objectif ambitieux. Plus d'un habitant sur deux (60%) est aujourd'hui exposé à une qualité de l'air dégradée, et en particulier à une pollution aux particules qui serait, en France, à l'origine d'environ 42 000 décès prématurés.

Il convient de rappeler que l'État, conscient de l'impact positif des transports publics en matière de mobilité durable, s'est engagé à soutenir les investissements des collectivités locales au profit d'un secteur qui représente plus de 600 000 emplois directs et indirects en France. Ce sont en effet pas moins de 380 000 emplois chez les opérateurs auxquels il faut également ajouter quelque 280 000 emplois dans les entreprises de travaux publics et 21 000 emplois chez les fournisseurs de matériel roulant dont le plan de charge se réduit dramatiquement dès 2016. Enfin, il convient de souligner que plus de 150 000 personnes interviennent également dans tous les services amonts et avals (secteur énergétique ; dépenses routières ; services annexes ; administrations ; etc.). Par définition, la filière « Transports collectifs » génère des emplois qui présentent le double avantage d'être à la fois locaux et non délocalisables. En effet, la plupart des constructeurs de matériel roulant se situent sur le territoire national. Par ailleurs, la construction d'infrastructures sollicite le tissu local des PME de travaux publics. Enfin, l'exploitation des réseaux de transports collectifs routiers ou ferroviaires génère des emplois nécessitant tout type de qualification sur l'ensemble des territoires. Sans les financements publics, le secteur tout entier serait gravement atteint.

Face à la menace qui pèse aujourd'hui, l'ensemble des acteurs du secteur, unanimement, alerte les autorités publiques et demandent au Gouvernement des mesures fortes et des engagements précis pour garantir son avenir.



Communiqué de presse

Jeudi 9 octobre 2014

Abandon de l'Ecotaxe: une ardoise de 3 milliards pour les Français

Face aux menaces répétées des transporteurs routiers, l'Etat a abandonné définitivement l'Ecotaxe. Depuis 2009, plusieurs cadeaux fiscaux ont été distribués pour anticiper l'éco redevance (réduction sur la taxe à l'essieu, généralisation du 44 tonnes...) pour un total de près 800 millions d'euros. Ajoutons 1,2 milliard de manque à gagner et les 800 millions à payer au prestataire en cas de dédit ! En cette période critique pour l'équilibre de nos finances publiques, la facture, de près de 3 milliards, est lourde...

Des ressources financières qui s'envolent

Les recettes de l'Ecotaxe devaient financer des transports collectifs, mais aussi l'entretien du réseau routier qui est à la charge des collectivités. Les collectivités doivent déjà prendre en charge 400 millions d'euros suite à la généralisation des 44 tonnes. Ce sont encore les citoyens qui vont payer l'addition.

Un système qui fonctionne outre-Rhin

Si la France connaît quelques difficultés, il peut être utile d'aller voir la santé du transport routier de marchandises dans d'autres pays. Regardons la situation économique du secteur en Allemagne, en République Tchèque ou en Suisse : florissant ! Un point commun entre tous ces pays : la mise en place d'un péage poids lourds dont le montant est nettement plus important que l'Ecotaxe. Cherchez l'erreur !

Que l'Etat annule les cadeaux fiscaux faits aux transporteurs !

Puisque les questions de financement peuvent être abordées très rapidement à l'occasion du projet de loi de finances, FNE propose des solutions disponibles et cohérentes qui peuvent compenser une partie du manque à gagner. Il faut récupérer les cadeaux fiscaux faits aux transporteurs, au détriment des autres contribuables, en compensation de la future application de l'écotaxe: le gazole professionnel, la taxe à l'essieu et la taxe d'aménagement du territoire.

Puisque l'Ecotaxe n'est pas mise en place, nous pouvons revenir au niveau d'origine de la taxe à l'essieu, ce qui rapporterait 150 millions par an. A ces 150 millions s'en ajouteraient d'autres si les camionneurs étaient soumis à la hausse de 2 centimes du

diesel qui va impacter les Français. L'ensemble de ces mesures d'urgence peuvent être mises place dans le cadre de la loi de finances et pourraient rapporter 600 millions au budget de l'Etat.

Denez L'Hostis, président de FNE : « *France Nature Environnement souhaite sortir l'Ecotaxe de l'ornière. Nous demandons à participer au groupe de travail qui sera chargé de proposer des solutions pour le transport de marchandises pour qu'une autre voix que celle des seuls lobbies soit entendue et défendue, celle de l'utilité publique. Nous ne sortirons pas de la crise si l'intérêt général ne prime pas sur les intérêts catégoriels.* »