

irrationnelle qui pénalisera le rail

La FNAUT peut admettre que des difficultés techniques aient amené le gouvernement à reporter à deux reprises la mise en œuvre de l'écotaxe poids lourds. Mais la nouvelle suspension, en l'absence de tout effort pédagogique, est consternante.

Une décision irrationnelle

- L'écotaxe devait entraîner une hausse du prix du transport routier inférieure à 10 %, donc une hausse minimale, inférieure à 1 %, du prix des biens de consommation.
- La Suisse (en 2001), l'Allemagne (en 2005), puis l'Autriche, la République tchèque et la Slovaquie ont déjà institué une écotaxe routière : la croissance du fret routier a été enrayerée, et les transporteurs ont optimisé le remplissage des ensembles routiers, améliorant ainsi leur productivité.
- La Bretagne devait déjà bénéficier d'une réduction de 50 % de l'écotaxe ; les transports de lait et le principal axe routier est-ouest (RN 164) devaient en être exonérés. Les voies ferrées bretonnes auraient pu bénéficier de son produit.
- L'écotaxe était justifiée : le transport routier est loin de payer ses coûts économiques (congestion, usure des routes) et écologiques (accidents, nuisances locales, émissions de gaz à effet de serre). Elle permettait d'amorcer la transition énergétique.

Le rail doublement pénalisé

- Le report de l'écotaxe sur l'ensemble du territoire privera le transport ferroviaire du fret d'un avantage compétitif indispensable pour inciter les chargeurs à utiliser le rail, après la légalisation des ensembles routiers de 44 tonnes et la suppression de la taxe à l'essieu (deux faveurs accordées par avance au lobby routier en compensation de... l'écotaxe).
- D'autre part ce report privera l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) de moyens financiers (750 millions d'euros par an) indispensables à la régénération et à la modernisation du réseau ferré, négligées depuis 30 ans.

La FNAUT rappelle que bien des liaisons régionales et interrégionales risquent de disparaître à très court terme faute des investissements modestes nécessaires pour maintenir la sécurité des circulations, par exemple Verdun – Châlons-en-Champagne et Clermont-Ferrand – Brive.

Elle rappelle par ailleurs que, si le transport routier de fret est épargné, le gouvernement n'a pas hésité à augmenter de 7 % à 10 % le taux de la TVA appliquée aux transports collectifs.

Contact presse : Jean Sivardière, président de la FNAUT, tél. 04 76 75 23 31
Jean Lenoir, vice-président, tél. 01 48 73 84 81