



LA MOBILITÉ EST EN NOUS



UNION DES ENTREPRISES
DE TRANSPORT ET DE LOGISTIQUE DE FRANCE

Communiqué de presse

Le 22 novembre 2017

Assises de la Mobilité : le transport routier invité... mais seulement à payer ! Inacceptable pour la FNTR et l'Union TLF !

Avant même que les Assises de la Mobilité ne se terminent, le groupe de travail sur une mobilité plus soutenable a annoncé le retour d'une taxe sur les infrastructures au niveau régional. Les Assises de la Mobilité n'étaient pas destinées à évoquer le transport routier de marchandises. Il en ressort pourtant l'idée de taxer les poids lourds au titre de l'usage du réseau non concédé. Or, la route, tous usagers confondus, rapporte déjà 39 milliards d'euros¹ en taxes diverses. La vérité est que ces recettes ne sont pas consacrées à la rénovation et au développement du réseau routier. L'argent ne manque pas ! Il est tout simplement détourné de la route.

Les poids lourds, taxés au-delà de tout autre mode de transport : où va l'argent collecté au titre de la route ?

Les Assises de la Mobilité ont au moins été l'occasion de rendre publics plusieurs documents témoignant que les poids lourds contribuent plus que de raison aux infrastructures. En effet, ils couvrent 214% de leurs coûts externes sur autoroutes et 122% sur l'ensemble des routes. Si, sur le réseau national non concédé, les poids lourds ne les couvrent pas, il faut noter qu'aucun usager de ce réseau (y compris les voitures particulières) ne les acquitte !

En outre, les poids lourds sont déjà assujettis à une taxe qui ne dit pas son nom mais qui est la parfaite substitution de l'écotaxe depuis l'abandon de celle-ci : l'augmentation de 4cts par litre de carburant. En 2017, la fiscalité du carburant (TICPE) représentait, pour les seuls poids lourds, 4,13 milliards d'euros par an !² En ajoutant la taxe à l'essieu et les péages, les poids lourds s'acquittent de plus de 7 milliards d'euros par an.

« Face aux baisses des dotations nationales, les régions recherchent de nouvelles sources de financement et réclament la taxation régionale des poids lourds. Or, les régions et départements bénéficient de la moitié de la TICPE collectée par l'état, soit 14 milliards d'euros... Qu'elles utilisent principalement pour couvrir les dépenses sociales. Cette hypothèse d'une taxation régionale est un non-sens et un projet irréaliste » s'indignent Jean-Christophe Pic, Président de la FNTR et Yves Fargues, Président de l'union TLF.

Propositions de la FNTR et l'Union TLF dans le cadre d'une mobilité plus soutenable

1. La nécessité d'un audit pour savoir comment sont utilisées les recettes de la route.
2. L'identification des 4cts par litre de carburant de TICPE en substitution à l'écotaxe comme la contribution du secteur au financement des infrastructures.

« Il est scandaleux d'ostraciser les camions et d'en faire des boucs-émissaires pour mieux les taxer. Il est temps dans ce pays de comprendre que le TRM est un secteur clé, un moteur de l'économie et de la dynamique des territoires, engagé par ailleurs dans une mutation majeure. Le TRM est incontournable et à ruiner la compétitivité de nos entreprises, nous gagnerons juste de voir remplacés nos camions par des camions venus d'autres pays ! » concluent Jean-Christophe Pic et Yves Fargues.

1 Source : CCTN - Commission des Comptes de Transport de la Nation - édition 2017

2 Source : (CNR)

Bon à savoir !

→ Pourquoi la taxation régionale est un non-sens et un projet irréaliste ?

- selon les principes budgétaire, l'affectation d'une taxe n'est pas autorisée,
- parce que taxer les véhicules non-résidents en transit est interdit par l'Union Européenne qui interdit toute discrimination entre résidents et non-résidents européens,
- parce qu'elle ferait cohabiter autant de systèmes de collecte que de régions. Une usine à gaz ingérable pour les transporteurs qui traversent l'ensemble du territoire.

→ Le Transport Routier de Marchandises : une empreinte environnementale qui dément les idées reçues

Une fois de plus, on tente de justifier une taxe destinée aux seules infrastructures par des arguties environnementales. Et l'on tente de démontrer que les poids lourds portent de graves atteintes à l'environnement. Or, ces arguments, là aussi, ne résistent pas à la réalité des chiffres.

- Les poids lourds ne représentent que 3% de la circulation routière en France.
- Les émissions des poids lourds français ne représentent que 6.7% des émissions de GES.
- L'implication des poids lourds dans l'accidentalité représente moins de 3%.
- La majorité des poids lourds est aux normes Euro 5 & 6 les plus récentes et les plus restrictives. La consommation de carburant se réduit d'année en année (moins de 28 litres aux cent kilomètres pour un véhicule de 44 tonnes, 6 litres pour 100 kilomètres pour une voiture de 1.5 tonne).
- Le secteur du transport routier a fait des efforts considérables pour réduire son empreinte environnementale. L'adoption du programme « Objectif CO2- les transporteurs s'engagent », par une Charte et ensuite un Label, a permis la réduction de 2 millions de tonnes de CO2.

A PROPOS DE LA FÉDÉRATION NATIONALE DES TRANSPORTS ROUTIERS (FNTR)

La Fédération Nationale des Transports Routiers est la 1^{ère} organisation professionnelle du transport routier en France. Elle représente des entreprises de toutes tailles (groupes, PME, ETI, TPE) et de toutes spécialités, aux activités diversifiées.

Membres actifs

la Chambre Syndicale du Déménagement



(CSD)

et



l'Unostra

Suivez la FNTR sur twitter @fntr et sur <http://www.fntr.fr/>

CONTACTS PRESSE

FNTR
Marie-Laure Merville
01 44 29 04 23/ml.merville@fntr.fr

COMFLUENCE
Raïd Zaraket
01 40 07 02 05/raid.zaraket@comfluence.fr

TLF
Yves Fargues
01 53 68 40 90/yfargues@e-tlf.com

MSLFRANCE
Florence Bastien
01 44 82 46 16 /florence.bastien@consultants.publicis.fr