



LA MOBILITÉ EST EN NOUS



Paris, le 25 septembre 2014

COMMUNIQUE DE PRESSE

Ecotaxe, autoroutes : le double scandale

Avant l'entrée en application de l'écotaxe au 1^{er} janvier 2015, une marche à blanc est prévue à compter du 1^{er} octobre prochain.

A cette occasion, la FNTR, TLF, l'UNOSTRA et la CSD entendent rappeler leur opposition totale à la mise en œuvre de cette écotaxe.

1. Les entreprises de transport routier n'ont pas à payer les pots cassés de la privatisation des autoroutes

C'est bien la privatisation des autoroutes qui a privé l'Agence de financement des infrastructures de transport (AFITF) des recettes des péages.

C'est bien la privatisation des autoroutes qui a donné naissance à l'écotaxe.

Dans un avis rendu public le 18 septembre, l'Autorité de la Concurrence dénonçait l'exceptionnelle rentabilité des sociétés concessionnaires d'autoroutes. Les constats établis sont accablants.

Pour 100€ de péage payés par l'utilisateur, entre 20 et 24€ sont du bénéfice net pour les concessionnaires d'autoroute. La marge nette des entreprises de transport est, elle, de moins de 1%.

Les dividendes versés par les sociétés concessionnaires, à leurs actionnaires, entre 2006 et 2013, ont représenté 14,9 milliards d'euros.

Cet avis vient après deux rapports de la Cour des Comptes (2008 et 2013) qui pointaient déjà les dérives des tarifs de péage depuis la privatisation de 2005.

Le coût kilométrique des péages a, lui, enregistré selon le Comité National Routier (CNR) une hausse de 79,5% entre 2003 et 2013 pour les poids lourds. L'inflation a, quant à elle, été de 17,6% sur cette même période.

2. Le transport routier contribue déjà grandement au financement des infrastructures

Le transport routier est déjà un contributeur important du financement des infrastructures. La part des poids lourds dans le montant des péages d'autoroutes s'élève à plus de 1,8 milliards d'euros par an. A cela s'ajoutent les 2,5 milliards de TICPE et les 200 millions d'euros de taxe à l'essieu acquittés chaque année par le secteur.

Et encore n'évoque-t-on ici que la fiscalité spécifique.

Les dépenses de voiries occasionnées par les poids lourds s'élèvent, elles, à 1,3 milliards d'euros. Le transport routier couvre donc largement ses coûts par les impôts spécifiques acquittés, à plus de 440%. Ce taux élevé est à comparer avec le taux de couverture du fret ferroviaire, qui est inférieur à 30%.

3. l'écotaxe crée des inégalités régionales

L'écotaxe crée enfin des inégalités régionales. Ainsi un département comme l'Allier concentre à lui seul autant de kilomètres écotaxés que les régions Aquitaine, Midi-Pyrénées, Languedoc- Roussillon et PACA réunies.

Ces disparités régionales engendreront des distorsions de concurrence au sein même du territoire français et porteront un coup certain à l'attractivité des territoires principalement frappés.

Pour toutes ces raisons, la mise en place de la taxe poids lourds est incompatible et indécente.

Les entreprises de transport routier ne peuvent accepter, et plus particulièrement certaines régions ou certains départements, d'être les victimes des égarements passés de la politique française relative aux infrastructures.

L'avis de l'Autorité de la Concurrence sur les autoroutes conduit inéluctablement à une remise à plat du dossier du financement des infrastructures dans notre pays dans sa globalité.

L'écotaxe ne peut être traitée isolément de la question du financement des infrastructures.

A propos de la FNTR : la Fédération Nationale des Transports Routiers est l'organisation leader du transport routier de marchandises. Elle rassemble, avec 12 500 entreprises, les 2/3 des entreprises de transport adhérentes à une organisation professionnelle. Elle accueille des entreprises de toutes tailles (groupes, PME, TPE) et de toutes spécialités, aux activités diversifiées.