

## COMMUNIQUE

### L'ECOTAXE POIDS LOURDS ... VERRA-T-ELLE LE JOUR ?

Prévue en juillet 2013, repoussée en octobre 2013 – échéance prévue par la loi transports votée en mars 2013-, l'écotaxe Poids Lourds est, à nouveau, reportée au 1er janvier 2014, entraînant un manque de recettes de plus de 300 millions d'euros à l'Agence de Financement des Infrastructures de Transports (AFITF), déjà financée par le budget des transports par le jeu d'une subvention d'équilibre d'environ 940 millions en 2013 qui verra son montant réduit dès que l'écotaxe rapportera les 760 millions de recettes nettes attendues en année pleines !

**La CGT exige le maintien de cette contribution du budget des transports à l'AFITF**, pour tenir compte des immenses besoins de financement des infrastructures comme l'y invite le rapport DURON sur le Schéma National de la Mobilité Durable (ex SNIT).

#### Qu'est-ce qui bloque ?

- Tout d'abord, la mise en œuvre du dispositif technique pour la collecte de cette écotaxe. Le choix du gouvernement de poursuivre le contrat en Partenariat Public Privé (PPP), engagé sous la présidence Sarkozy, est à nouveau en échec. Une fois de plus, ce mode de financement très coûteux pour la collectivité et les contribuables (rappelons-nous le scandale de l'hôpital Sud Francilien) démontre un bilan accablant.

**Ainsi, 240 millions d'euros** (le quart de la collecte écotaxe) sont **consacrés au paiement du loyer à ECOMOUV** (un consortium, constitué du Groupe Italien Autostrade (autoroutes), VIVENDI (SFR), SNCF (Géodis), THALES) choisi par l'Etat pour la conception et la réalisation de la collecte des recettes qui échappent de fait aux services des douanes compétents dans ce domaine.

Les faits confortent donc la **CGT qui dénonce ce PPP de plusieurs milliards d'euros donnant la maîtrise du système à une entreprise privée**, pour une période de 13 ans, entraînant un coût global plus élevé à terme –du fait des contraintes de rendement financier versé aux actionnaires- contrairement à la solution des marchés publics, privatisant ainsi une des

missions de l'Etat qui est de prélever les impôts et taxes.

**La CGT revendique la mise en place d'un pôle financier public** permettant de sortir de ce postulat des PPP pour financer des projets d'intérêt général d'infrastructures, d'équipements publics.

- Ensuite, il y a le **poids des lobbies routiers** qui prônent toujours plus de déréglementation et de dumping social, de baisse de ce qu'ils appellent « le coût du travail », qui refusent l'internalisation des coûts externes du transport routier de marchandises (l'ensemble des coûts d'usages des infrastructures, des nuisances et de la pollution, de l'accidentologie ... payés aujourd'hui par le contribuable) dans le coût du transport qui doit être rémunéré à son juste coût. Cela doit permettre un rééquilibrage des coûts entre modes et sortir de la concurrence exacerbée du mode routier qui se fait au détriment des modes alternatifs à la route et des conditions sociales des salariés liés au transport routier.

Qui plus est, la mise en place du dispositif doit se faire en toute transparence avec les organisations de salariés afin d'éviter tous risques de dérive répressive à l'égard des conducteurs pour leur intervention et manipulation des matériels embarqués.

- Enfin, l'attitude du gouvernement qui ne cesse d'envoyer **de mauvais signes** pour un rééquilibrage des modes, comme la généralisation du 44 tonnes depuis le 1er janvier 2013.

D'ailleurs, les transports ont été les grands oubliés de la Conférence Environnementale 2012 et le sont, à nouveau, dans celle qui va se tenir les 20 et 21 septembre 2013. **Il aura fallu toute l'énergie de la CGT pour que les transports apparaissent dans la synthèse sur la transition énergétique !**

**La CGT sera à l'initiative dans un esprit de rassemblement, pendant et après la prochaine Conférence Environnementale !**