

**Communiqué de presse**  
10/10/2014

## **Communiqué commun GART-AdCF-UTP-FNAUT-FNTP-FIF-TDIE suite à l'annonce du report *sine die* de l'écotaxe**

**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'Etat, 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 aval (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.**

## Contacts

GART Laurent KESTEL 01 40 41 18 19	AdCF Sandrine GUIRADO 01 55 04 89 00	UTP Dominique FÈVRE 01 48 74 73 46	FIF 01 55 63 83 60
FNAUT Fabrice MICHEL 01 43 35 35 75	TDIE Marie-Dominique SALAUN 01 44 13 31 84	FNTP Jean-Christophe GOUX-REVERCHON 01 44 13 31 15	