



Syndicat National des Agents des Douanes CGT

Communiqué de presse

Contacts :

Sébastien Gehan (secrétaire général) 06 16 21 10 83
Bertrand Vuaroqueaux (secrétaire national) 06 72 77 59 44

Montreuil, le 23 juin 2014

Écotaxe poids lourds : des orientations dangereuses si elles sont validées

Les décisions envisagées concernant l'écotaxe poids-lourds, telles qu'elles ont été présentées dans la presse et confirmées par Matignon, pourraient avoir de lourdes conséquences écologiques, économiques, budgétaires, fiscales et sociales. Le syndicat national des agents des douanes CGT appelle le Gouvernement à examiner de nouveau toutes ces implications avant les annonces officielles qui doivent intervenir au prochain Conseil des ministres et reste extrêmement vigilant sur l'avenir des personnels concernés.

Les services du Premier Ministre ont confirmé la véracité d'une information parue ce dimanche matin dans Dimanche Ouest-France selon laquelle l'écotaxe poids-lourds (TPL) sera transformée en un système de péage spécifique limité à 4 000 km de routes.

L'idée de cette taxe partait du constat que les utilisateurs du transport routier se reposent sur la collectivité pour assumer les coûts d'entretien et de rénovation du réseau routier (il est admis qu'un véhicule de 40 tonnes sur 5 essieux dégrade autant la chaussée que le passage de 100 000 automobiles).

Un tel système est déjà en vigueur sous diverses formes dans d'autres pays européens comme la Suisse ou l'Allemagne ce qui entraîne des reports de trafic vers le réseau routier français non taxé. La TPL, initialement prévue sur 10 000 km de routes nationales non concédées et 5 000 km de routes départementales, devait servir au financement d'infrastructures alternatives au transport routier (transport ferroviaire et fluvial) ainsi qu'à l'entretien des structures routières, en particulier des routes nationales transférées aux départements sans les ressources permettant leur entretien.

La TPL devait avoir un produit annuel de 1,1 à 1,2 milliard d'euros dont environ 230 millions étaient destinés à rémunérer la société concessionnaire Écomouv, 160 millions pour les collectivités locales et 700 à 760 millions alimentant l'agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF).

Suite à la décision du gouvernement de Jean-Marc Ayrault de surseoir à le mise en œuvre de la taxe au 1^{er} janvier 2014, deux commissions parlementaires s'étaient saisies de façon très approfondie du sujet :

- à l'Assemblée Nationale, une *Mission d'information sur l'écotaxe poids-lourds* qui a remis son rapport le 14 mai dernier ;
- au Sénat, une *Commission d'enquête sur les modalités du montage juridique et financier et l'environnement du contrat retenu in fine pour la mise en œuvre de l'écotaxe poids lourds* qui a rendu ses conclusions le 21 mai dernier.

Par rapport à ce travail parlementaire, transpartisan et de qualité, préconisant certains aménagements mais un maintien des grands équilibres de la TPL, le remplacement de cette taxe par un système de péage s'apparente à un fait du Prince.

Les grandes lignes du projet gouvernemental, telles qu'elles apparaissent dans l'article de Dimanche Ouest-France et sous réserve qu'elles ne soient pas modifiées d'ici le Conseil des ministres du mercredi 25 juin, posent plus d'interrogations qu'elles n'apportent de réponses.

D'après l'article en question, les recettes du nouveau dispositif seraient de 550 millions d'euros, affectés à l'AFITF. Les conséquences financières pour l'AFITF et les collectivités locales (déjà touchées par la réduction des dotations de l'État) sont donc considérables. A terme, ce sont probablement les impôts locaux qui devront augmenter pour combler une partie du manque à gagner tandis que les investissements dans les infrastructures actuelles ou futures seront limités impactant ainsi la croissance. Le budget de l'État pourrait également être touché si la remise en cause du dispositif imposait de verser des indemnités à la société concessionnaire Écomouv.

Sur un plan environnemental, un tel recul poserait de grandes interrogations sur la réalité ou au moins l'ampleur d'une véritable « transition énergétique ». Le « tout camion » serait ainsi durablement privilégié à la charge du contribuable. Ce secteur économique est certes durement touché en France mais la principale cause est la **concurrence déloyale** qui lui est menée par des transporteurs basés (parfois fictivement) dans d'autres pays de l'Union. La baisse des effectifs en douane comme dans d'autres corps de contrôle ne permet d'ailleurs pas que les règles européennes, déjà insuffisantes soient respectées.

Les orientations dévoilées dans cet article ne semblent pas être celles qui étaient défendues par Bercy. Quoi qu'il en soit, nous rappelons à nos autorités de tutelles qu'elles ont pris des engagements concernant l'avenir des agents des douanes affectés au service TPL de Metz. Tout comme les personnels employés par Écomouv, ils connaissent une incertitude cruelle sur leur avenir depuis de très long mois. Le mépris à leur égard n'a que trop duré ! L'implantation durable de ces emplois à Metz était présentée comme une compensation au choc économique de la fermeture de bases militaires. L'État doit respecter ses engagements par delà les alternances politiques.

Notre syndicat ne permettra pas qu'un gâchis social s'ajoute aux gâchis écologiques, budgétaires et économiques qui se profilent si ces décisions se confirmaient.