

LE PARTI RADICAL DOIT DEFENDRE COURAGEUSEMENT L'ECO TAXE

L'éco taxe votée à l'unanimité du Parlement sur proposition de Jean-Louis Borloo à l'issue du Grenelle de l'Environnement doit procurer des ressources pour le développement des transports alternatifs au transport routier, chaque fois qu'une telle solution peut exister. **C'est une bonne mesure, une taxe nouvelle certes, mais dédiée aux modes alternatifs au fret routier et visant à protéger l'environnement tout en générant de nombreux emplois.**

Oui mais voilà, les politiques publiques ont en France le don de tout mélanger et l'Administration a un véritable savoir faire pour détourner l'esprit de la Loi. Le législateur et le fonctionnaire ont oublié l'obligation à laquelle ils sont soumis en matière d'évaluation préalable des impacts des décisions qu'ils vont prendre. Plutôt que d'accompagner la mise en œuvre de cette taxe par une concertation et une communication appropriée, la contrainte l'a emporté sur la pédagogie !

Qu'a-t-on fait de cette mesure unanimement saluée en 2009 ? Que nous dit le Gouvernement et que lui laissons-nous dire ?

Alors qu'il s'agissait dans l'esprit du législateur d'une contribution au développement des modes alternatifs au fret routier, cette taxe permettrait aujourd'hui, aux Pouvoirs Publics et aux Collectivités Locales, d'entretenir les 15 000 kms de routes nationales et autres voies structurantes sans alourdir le déficit budgétaire de l'Etat. En sont dispensés les poids lourds circulant sur les autoroutes à péage puisque ils payent déjà, au travers du péage, cet entretien aux sociétés autoroutières ! Nous sommes bien loin de l'objectif visant à réduire globalement le trafic poids lourds et les émissions de CO2 quelle que soit la nature du réseau routier utilisé !

Et certains d'ajouter même, pour justifier ce détournement d'objectif et émouvoir le «Landerneau local », que les poids lourds espagnols et portugais seraient ainsi incités à utiliser les autoroutes à péages plutôt que d'emprunter les réseaux routiers nationaux et départementaux ! On pourrait leur répondre qu'il y avait déjà d'autres taxes pour cela : la taxe à l'essieu par exemple qu'il suffisait d'aménager.

D'autres, se croyant probablement encore plus inspirés, ajoutent comme argument qu'il faut pénaliser financièrement (et donc économiquement) le transport routier pour provoquer un rééquilibrage modal. Derrière cette argumentation, c'est le retour à peine déguisé à une politique écologique punitive chère à certains écologistes.

Au passage, il ne fallait tout de même pas compter sur un Gouvernement, trop soucieux d'abandonner les grandes infrastructures de transport alternatif, trop dispendieuses à ses yeux comme le canal Seine-Nord ou le ferroutage en traversée des Pyrénées, pour reprendre à son compte l'idée originelle de l'éco taxe. Mais à sa décharge, aucun parti politique n'a vu venir et dénoncé ce détournement !

Le Parti Radical, présidé par le concepteur du « Grenelle de l'Environnement », tout comme l'UDI, ne peuvent se contenter de quelques critiques, soulignant une impréparation dans la mise en œuvre ou un calendrier mal étudié,... Ils ne peuvent laisser se développer une polémique stérile sur le coût de la collecte.

Le Parti Radical et l'UDI doivent donc publiquement œuvrer pour une sortie vers le haut et en premier lieu exiger du Gouvernement de s'en tenir aux justifications originelles de cette contribution en faveur de l'environnement. Nous devons ainsi proposer :

1-que l'éco taxe soit perçue sur tous les réseaux structurants, à péage ou pas (*si on admet toujours plus de camions sur les autoroutes à péage, il faudra bien qu'ils en sortent pour charger et pour livrer !*) ;

2-que le cabotage régional en soit dans un premier temps dispensé, comme les transports pour compte propre (*au nom de la progressivité et de l'acceptabilité et en considérant que l'on ne peut pas être pénalisé en vertu de la réalisation d'infrastructures desquelles on ne tirera pas à court terme, sinon jamais, un avantage direct*) ;

3-qu'il soit envisagé, au travers d'une restitution fiscale alimentée par le produit de l'éco taxe, un allègement des malus appliqués au travers des tarifs de cette taxe, pour les petites entreprises françaises de transport qui ont du mal à renouveler leur flotte ;

4- que les produits de cette taxe soient exclusivement consacrés au développement des transports de marchandises alternatifs et qu'il soit dit que c'est à une Agence, créée pour cela, de le garantir ;

5- que la Loi qui la crée en défisse les compétences et arrête un programme cadre de mesures ainsi que les objectifs à atteindre selon un calendrier précis. Un décret pris en Conseil d'Etat en précisera les modalités de mise en œuvre ;

6- que soit dans l'immédiat convoqué une table ronde réunissant tous les acteurs importants de la filière transport (SNCF, affaires fluviales et maritimes, SANEF, ASF, transporteurs ...), en vue de fixer les objectifs à atteindre, un calendrier et les règles de fonctionnements, tout en prenant en compte la gestion d'une période transitoire. Cette période transitoire doit permettre de passer progressivement de la route aux autres modes de transports éco-responsables, source également d'emplois (ne serait ce que pour le développement, le fonctionnement et la gestion des plateformes logistiques notamment). Le terme de la période transitoire sera fixé en concertation avec l'ensemble des parties prenantes.

Claude DOUSSIET,

Président de la Commission Développement Durable et Aménagement du Territoire du Parti Radical, en collaboration avec Alain-Louis MIE, Secrétaire National du Parti Radical en charge des Transports et de la Mer