

**« ALAIN SPINELLI » Collectif National de
Préservation du Transport Routier Français
« CDTF »**



Argumentaire sur la crise actuelle que traverse le transport routier

Avec environ 36 000 entreprises soit près d'une par commune, essentiellement des PME et des TPE, le transport routier est indispensable à l'économie, car il irrigue les territoires, favorise les échanges, et que sans transport, rien ne se passe.

De plus, aucun autre mode que la route n'a sa souplesse et sa fiabilité, la grande majorité des transports ont lieu à moins de 350 KM alors que ce n'est qu'à partir de 800 KM que d'autres modes comme le fer peuvent être plus avantageux.

Pourtant, le transport routier est en crise depuis des années, souffre d'un déficit d'image, les camions ayant l'image auprès de l'opinion publique d'encombrer, de polluer, voire de tuer.

Le transport est de plus un secteur à faible marge (quand il en reste), pourtant structurellement créateur d'emploi, mais depuis l'ouverture des frontières et surtout la libéralisation du cabotage, il est de plus en plus concurrencé par des opérateurs provenant de pays à bas coûts venant de l'Est de l'Europe qui n'ont pas les mêmes contraintes sociales et fiscales, quand ce ne sont pas les grands groupes de transport eux même qui organisent des délocalisations à l'Est. L'utilisation en constante croissance de petits véhicules de moins de 3,5 T est un autre moyen de contourner les règles sociales.

De plus, les entreprises de transport, (peut-être plus encore que les autres entreprises) croulent sous les réglementations de plus en plus complexes, le poids des cotisations sociales, coût des carburants, taxe à l'essieu et contribuent déjà largement à la collectivité par la fiscalité spécifique.

Et c'est dans ce contexte de crise économique et de fermeture de l'accès aux crédits bancaires, que l'Écotaxe est arrivée au pire moment comme la goutte d'eau fiscale qui fait déborder le vase de la contestation et de la révolte.

En effet, même si le principe en était acté depuis 5 ans, cette taxe dont le principe est autorisé par la directive européenne eurovignette est une possibilité, en aucun cas une obligation, et les entreprises confrontées à la crise n'ont été en aucun cas en capacité de l'anticiper et de s'y préparer.

Au début dans son principe, cette écotaxe devait surtout pénaliser les transporteurs étrangers qui traversent la France sans prendre l'autoroute, mais elle a finalement été détournée de son objet et n'a aujourd'hui plus « d' éco » que le nom.

Association régie par la Loi du 1er juillet 1901
déclarée sous le N° W942004655 à la sous préfecture de Nogent Sur Marne
siège social 34 bis avenue du Gal Leclerc 94420 Le Plessis Trevisé

Il s'agit en réalité d'une nouvelle taxe sur la circulation qui doit toucher aujourd'hui les poids lourds, demain les 4x4 et les Véhicules Utilitaires, et après demain tous les véhicules.

Confiée à un opérateur à capitaux essentiellement étrangers, Ecomouv, à la suite d'un partenariat public privé négocié et obtenu dans des conditions litigieuses, cette taxe nouvelle instaure une véritable usine à gaz avec l'obligation pour les transporteurs et les déménageurs de s'équiper à leur frais de boîtiers de géolocalisation, et des taux différents par région. Cette taxe instaure un principe théorique de répercussion de la majoration du coût du transport au client final, (qui sera de toute façon celui qui paiera, les transporteurs n'ayant pas les moyens financiers de prendre en charge le coût de cette taxe).

Il s'agit donc d'une nouvelle taxe de 1,2 Milliards d'€ la 1ère année (l'augmentation du coût au KM et l'extension du réseau étant déjà prévu) qui est injuste et la taxe de trop qui va supprimer des milliers d'emplois français.

Car les agriculteurs l'ont bien dit, destinée au départ à inciter des transferts modaux et à réduire le CO2, cette taxe pénalisera surtout les circuits courts, surtout dans les régions agricoles, avec une taxation à chaque étape de l'élevage alors que la tomate importée du Maroc ou le poulet du Brésil ne sera lui taxé qu'une fois entre l'aéroport et le lieu de distribution, et sera donc encore plus compétitif.

Cette écotaxe ne supprimera pas un camion français de nos routes, mais les fera remplacer encore plus par des camions venant de destinations exotiques moins chères, ou par des camionnettes non taxées plus nombreuses, ou augmentera le nombre de kilomètres afin d'éviter les réseaux taxés, avec un effet final inverse à celui recherché.

Cette taxe est injuste, n'aura pas l'effet recherché de réduction des émissions de CO2 et pénalisera le transport et toute l'économie française, dans un contexte de surtaxation fiscale.

C'est la raison pour laquelle cette taxe doit être abandonnée et pas seulement reportée, et sur tout le territoire et pas seulement en Bretagne. C'est l'objectif de certaines organisations professionnelles et surtout de collectifs qui se montent dans toute la France, comme celui « d'Alain Spinelli, défense de transport français » qui s'oppose depuis des mois à l'Ecotaxe.