

La FNAUT s'adresse au nouveau gouvernement

Catégorie : [Communiqués de presse](#)

Créé le 28 août 2014

La FNAUT attend du nouveau gouvernement que les enjeux du transport collectif soient enfin pris au sérieux et qu'il mette en œuvre une politique rationnelle et écologique des transports.

L'organisation des déplacements a un impact considérable sur la vie quotidienne, la sécurité, le cadre de vie, la santé publique, la consommation de pétrole importé, les émissions de gaz à effet de serre et les finances publiques.

1 - Le financement des infrastructures de transport public

Le remplacement de l'écotaxe par une taxe de transit fait perdre 500 millions d'euros par an à l'Etat, bloque les projets de transports urbains en site propre et menace la rénovation du réseau ferré classique alors que des lignes voyageurs et fret sont menacées de fermeture.

La FNAUT demande au gouvernement de dégager rapidement de nouvelles sources de financement des infrastructures de transport. Une fiscalité écologique le permet : son absence pénalise les ménages les plus modestes en limitant l'offre de transport public.

2 - La sauvegarde des dessertes ferroviaires voyageurs

La sauvegarde et le développement de toutes les dessertes voyageurs - TER, TGV, et Intercités – est une exigence élémentaire du service public et de l'aménagement du territoire. Le train Intercités, en particulier, est indispensable à la desserte des villes moyennes et permet de voyager à un prix moins élevé que le TGV.

La FNAUT demande au gouvernement que l'Etat joue pleinement son rôle d'autorité organisatrice des services Intercités et coordonne le train et l'autocar, qui doit en être le complément et non le concurrent.

3 – Une politique écologique des transports

L'A831 n'est pas le seul projet dangereux pour l'environnement : les grands projets contre-productifs d'autoroutes urbaines (A45, A31 bis, grand contournement ouest de Strasbourg...) doivent être abandonnés.

La mobilité durable doit constituer un volet essentiel de la loi sur la transition énergétique : alignement progressif de la fiscalité du gazole sur celle de l'essence ; maîtrise de l'étalement urbain diffus ; relance du transport ferroviaire du fret,...

Contact presse :

- Jean Sivardière, président de la FNAUT, tél. 04 76 75 23 31
- Jean Lenoir, vice-président de la FNAUT, tél. 06 19 09 78 89



réAGIR

CAMPAGNE N° 40 > ÉTÉ 2014

TRANSPORT DE MARCHANDISES : UN TRAIN DE RETARD ?! !

Les partenaires de la campagne

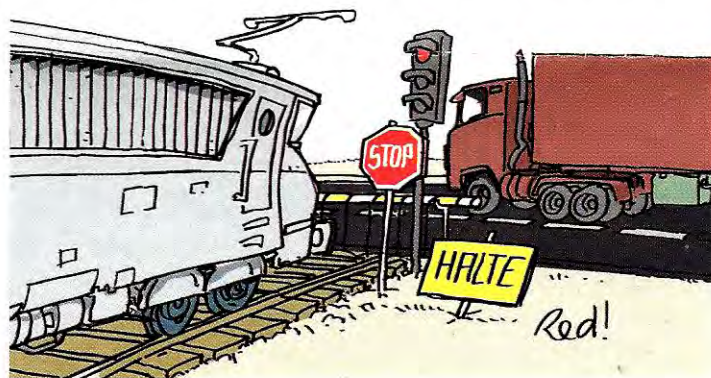


Chaque année, 800 000 camions utilisent le réseau routier hexagonal. Entre 1990 et 2010, les émissions de gaz à effet de serre des poids lourds ont augmenté d'un tiers. Pire, 99,45% des camions sont des véhicules diesel, carburant classé « cancérigène certain » par l'Organisation Mondiale de la Santé. L'âge moyen du parc est progressivement passé de 5 ans en 2007 à 6,7 ans en 2013. Trente pour cent des camions français sont des véhicules « respectant » les normes Euro 2 et 3 datant de 2001 alors que tous les véhicules neufs achetés par les transporteurs doivent être conformes à la norme Euro6 depuis le 31 décembre 2013 ! Enfin, 13% des tués sur les routes françaises le sont à la suite d'un accident occasionné par un camion.

Alors que tout devrait conduire les responsables politiques à œuvrer en faveur du transport de marchandises par le rail, rien ou presque n'est fait. Plus de 88% des marchandises transportées le sont par la route. De 14% en 2009, la part du fret ferroviaire ne représente aujourd'hui qu'à peine 9,5% des marchandises transportées. Cette part devait pourtant être, selon une loi adoptée en 2009, de 17,5% en 2012 et 25% d'ici 2022. Si l'on se réfère aux objectifs du Grenelle de l'environnement, « le trafic de marchandises devait être assuré, à terme, dans sa totalité par les modes alternatifs à la route », un « terme » qui semble s'éloigner à mesure qu'on s'en rapproche ! Paradoxalement, plus l'Etat français se fixe des objectifs ambitieux, moins il semble se donner les moyens de les atteindre !

En reportant une nouvelle fois l'écotaxe « poids lourds », mais aussi en généralisant la circulation des camions d'un poids de 44 tonnes ou en fermant de nombreuses gares, triages et lignes réservées au fret ferroviaire, la politique menée en matière de transport de marchandises est très loin d'être en adéquation

LE FRET FERROVIAIRE EN PLAN



avec les grands objectifs adoptés par la représentation nationale.

Au lieu de s'appuyer sur une fiscalité écologique permettant de relocaliser l'économie et réduire la part du transport de marchandises par voie routière, certains lobbies ont su se mobiliser pour préserver les intérêts bien compris d'une économie hors-sol qui ne doit sa puissance qu'à sa capacité à entretenir un dumping social, fiscal et écologique.

De fait, en suspendant la mise en œuvre de l'écotaxe, le gouvernement s'est privé de recettes permettant d'organiser la transition écologique tout en envoyant enfin un signal prix en augmentant les tarifs des transports sur route et ainsi faire payer au transport routier les vrais coûts qu'il entraîne.

et jusqu'au 31 décembre 2014 en envoyant les cartes-pétitions ci-jointes adressées au Premier Ministre, au Secrétaire d'Etat aux Transports et au Président de la SNCF.

Les transporteurs routiers devraient-ils être exonérés du paiement d'une taxe sur l'utilisation des routes?

Mardi 26 août 2014 à 10h43 par [Aurélie Locquet](#), [France Bleu Alsace](#)

Les transporteurs routiers pourraient organiser de nouvelles actions de protestation au mois de septembre. Ils ne veulent pas du péage de transit qui doit remplacer l'écotaxe le 1er janvier.

La nomination d'un médiateur cet été n'a pas totalement calmé les esprits. Les transporteurs routiers le réaffirment en cette fin du mois d'août, ils ne veulent pas d'un [péage de transit](#) en remplacement de l'écotaxe. Les 4 organisations professionnelles, [FNTR](#), TLF, CSD et UNOSTRA, dénoncent "le déficit de concertation qui a conduit à cette Ségotaxe, inacceptable pour la profession et l'hypocrisie qui consiste à faire croire que seul le trafic de transit est concerné niant tout impact économique sur les entreprises françaises de transport routier et sur les territoires". Michel Chalot, représentant l'intersyndicale des transporteurs alsaciens précise que "2/3 des poids lourds qui utilisent le réseau en Alsace font du transport local et régional."

Les transporteurs expliquent aussi que ce projet provoquerait une inégalité entre les régions: "l'Ile-de-France représente 16,3% de l'ensemble des kilomètres taxés. L'Alsace et la Lorraine: 16,8%. Le Limousin, qui a le PIB le plus faible de l'hexagone, est la 3e région taxée en termes de nombre de kilomètres, après l'Ile-de-France et la Lorraine. Pour les transports locaux, l'explosion des coûts est au moins de 10%." 600 entreprises de transporteurs seraient concernées en Alsace et Michel Chalot doute fortement que l'argent récolté en Alsace grâce au péage de transit serve à la réfection du réseau alsacien.

Un avis que partage Yves Bur, le père de l'écotaxe. Contrairement aux transporteurs, il est pour une application du péage de transit, mais il ne veut pas "que la taxe perçue en Alsace serve à la réfection des infrastructures en Bretagne, ils n'ont qu'à les payer eux-mêmes." Le maire de Lingolsheim martèle que la France a "besoin de cette taxe parce que les caisses sont vides". Il balaie les arguments des transporteurs routiers, "ce n'est pas la taxe camion qui mettra la France plus en difficulté."

[L'écotaxe avait été définitivement enterrée fin juin](#). La ministre de l'écologie, Ségolène Royal avait alors présenté le péage de transit. Le dispositif sera mis en place à partir du 1er janvier 2015. Il concernerait 4.000 km du réseau routier national et de certaines routes départementales, contre 15.000 km dans le projet d'écotaxe. Le nouveau péage cible les itinéraires de grand transit, qui supportent un trafic supérieur à 2.500 poids lourds par jour.

Le « péage transit poids lourds »



- **Véhicules taxés** : poids lourds de + de 3,5 tonnes
- **Le dispositif** : 1 GPS dans les véhicules calculera les km parcourus
- **Tarif moyen** : 0,13 € / km
- **Recettes prévues** : 550 millions d'€ / an (hors coût du dispositif)
- **Mise en place** : 1^{er} janvier 2015

Source : Ouest France

