

Conseil régional des 21 et 22 novembre 2013**Question d'actualité : Report de la mise en œuvre de l'Eco-taxe Poids lourds**

La catastrophe écologique que subissent en ce moment même les Philippines vient nous rappeler de façon amère et dramatique les conséquences désastreuses du réchauffement climatique.

Par ailleurs, nombre de forums mondiaux nous rappellent que l'heure n'est plus à l'hésitation ou au report d'une intervention publique concrète, massive et urgente pour lutter contre le réchauffement climatique.

Le président de l'Assemblée Nationale, Claude Bartolone, a exprimé clairement la priorité qui doit être donnée à la lutte contre le réchauffement climatique en rappelant qu'on peut "vivre avec 4% de déficit, pas forcément avec 4 degrés de plus".

En ce qui concerne la pollution atmosphérique, l'OMS parle d'urgence sanitaire quant aux effets du diesel sur la santé publique. Selon AirParif plus de 1,8 millions de Franciliennes et de Franciliens sont exposés à la pollution aux particules quotidiennement.

Dans le cadre du Grenelle de l'environnement, la France s'est engagée à réduire de 20% ses émissions de gaz à effet de serre issues des transports d'ici 2020 et à faire évoluer la part modale du fret non routier et non aérien de 14% à 25% d'ici 2022. La taxe kilométrique Poids lourds (TKPL) dite "écotaxe poids lourds" est une mesure qui doit répondre à ces deux objectifs

En 2010, 85% du transport terrestre des marchandises en France était effectué par la route, seulement 2% par le fluvial et 8% par le fer. Le transport routier est responsable de 95,2% des émissions de CO₂ dans les transports de marchandises (chiffre 2010, CITEPA) ;

Alors que plusieurs pays européens ont déjà mis en place la taxe, l'Allemagne, l'Autriche, la Hongrie, la République Tchèque, notre gouvernement fait volte-face sur la taxe kilométrique Poids lourds dite "écotaxe poids lourds" en repoussant sa mise en œuvre.

Pourtant, les premières études montrent dans ces pays une meilleure efficacité du transport routier (par une rationalisation des tournées notamment et une baisse des trajets à vide) : le résultat est une réduction de 15% du kilométrage parcouru par les poids lourds.

Faut-il rappeler que l'Etat français est déjà assigné par la commission européenne pour non respect de la directive 2008/50/CE qui fixe les valeurs limites de qualité de l'air applicables aux particules en suspension ?

Dans une logique de transition écologique, la lutte contre ces problèmes environnementaux doit dégager de nouvelles recettes visant à mettre en place un nouveau modèle de développement, basé notamment sur le développement des transports en commun.

L'écotaxe devait en effet permettre une recette supplémentaire en année pleine de 860 millions d'euros, affectée à l'Agence de financement des infrastructures de transports de France (AFITF).

En effet, seule la prise en compte de ces coûts via un **système pollueur-payeur** permettra de dégager des recettes suffisantes pour financer le développement de modes de transport durables et alternatifs à la route.

S'il est nécessaire de revenir sur le cadre du dispositif hérité par le gouvernement Sarkozy, en particulier sur la question du choix de la société concessionnaire ECOMOUV' comme gestionnaire des infrastructures ecotaxe (portiques + système informatique), il est inacceptable de perdre encore du temps sur l'application de cette fiscalité écologique qui devrait déjà être mise en place depuis 2009.

En outre, malgré la contestation des éluEs locaux, le passage en force du relèvement du taux intermédiaire de TVA de 7% à 10% dans les transports limitera fortement les marges de manœuvre du STIF.

Pour finir, on peut déplorer le rejet d'amendements parlementaires déposés par le groupe écologiste visant à augmenter les recettes liées au Versement transports afin de financer la réforme de la tarification et la mise en place du pass navigo unique, comme la majorité s'y est engagée en décembre 2011.

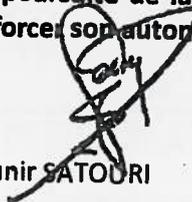
Dans ce contexte dégradé, on peut s'interroger sur la capacité des collectivités locales à assurer leur responsabilité en matière de transport.

Ainsi en Ile-de-France, le protocole Etat Région relatif à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports sur la période 2013/2017 dans le cadre du Nouveau Grand Paris engage l'Etat à doter notre région de 200 millions d'euros pour le financement des projets. A cela s'ajoute l'engagement de l'Etat à dégager de nouveaux leviers fiscaux allant dans le sens d'une plus grande autonomie fiscale. Ces engagements ont été pris par le Premier ministre lui même lors de sa venue à la Région Ile-de-France le 19 juillet dernier.

Dans ces conditions, monsieur le président, avez vous des garanties quant à la volonté du gouvernement de tenir ses engagements pris à l'égard de la Région Île-de-France, afin notamment de sécuriser le financement des transports en commun franciliens ?

Avec le report de l'écotaxe, comment tiendrons-nous nos engagements en matière d'offres de transport ? Sans recettes supplémentaires, comment tiendrons-nous celui du pass navigo ?

Enfin, seriez-vous prêt à demander à l'Etat, dans le cadre de la poursuite de la décentralisation, d'étudier un transfert de l'écotaxe au niveau régional, afin de renforcer son autonomie fiscale ?


Mounir SATOURI