



Assemblée des Chambres Françaises de Commerce et d'Industrie

Position de l'ACFCI sur le Grenelle de l'environnement

Fiche : Transports

- Articles 10 et 12 du projet de loi Grenelle 1 voté, à l'AN, le 21/10/2008
 - Article 60 du projet de loi de finances 2009
-

Le Grenelle de l'environnement porte l'objectif de réduire, dans les transports, les émissions de Co2 de 20% d'ici à 2020.

La politique des transports devra permettre d'atteindre une croissance de 25 % de la part du fret non routier d'ici 2012, et porter sa part de marché à l'horizon de 2022 à 25%.

En transport de voyageurs, le développement des transports ferroviaires, maritimes et fluviaux sera privilégié.

L'Etat contribuera à hauteur de 16 milliards au financement d'un programme de 2000 Km de lignes à grande vitesse d'ici 2020.

En zones urbaines et périurbaines, l'Etat appuiera le souhait des collectivités territoriales de développer les transports collectifs en site propre. 1500 km supplémentaires devront être construits d'ici à 2020 soit un total d'investissements évalués à 18 mds d'euros dont 2,5 milliards apportés par l'Etat.

Pour financer cette ambition, l'Etat a annoncé la création d'une nouvelle taxe. Son principe a été voté en 1^{ère} lecture par l'AN. Sa création a été entérinée par les mêmes députés lors de l'examen du PLF 2009.

Cette **taxe Poids Lourds** est en effet présentée comme l'une des mesures phares du Grenelle devant favoriser un report modal. Elle stigmatise ce faisant le transport routier de marchandises par poids lourds qui représente pourtant 85 % des volumes transportés, la majeure partie sur moins de 150 km, et plus de 95 % de la valeur. En outre, en matière d'émission, les poids lourds ne représentent qu'une faible part relative des émissions dû aux autres modes routiers (véhicules particuliers, véhicules utilitaires légers, véhicules à 2 roues). Selon la règle des 80-20, il faudrait mieux prendre des mesures visant à réduire les émissions de ces derniers.

Cette taxe viendra alimenter le budget de l'AFITF (agence de financement des infrastructures de transport) à hauteur de 800 millions d'euros net des frais de gestion du système qui pourraient représentaient un coût élevé d'environ 25 % des recettes.

Pour les acteurs économiques, notamment ceux de régions périphériques telles que la Bretagne, ont demandé des aménagements de cette taxe qui fait peser un risque sur la compétitivité de ces régions. Plus globalement, cette taxe risque de peser sur l'ensemble de l'économie française.

⇒ L'ACFCI soutient la nécessité, qu'avant d'implémenter une telle taxe, si elle doit y avoir, soient au préalable **évalués les impacts sur les économies régionales et nationale** d'une telle taxe.

Il est demandé également que le principe de la neutralité fiscale voulu par le Président de la République lors du lancement du Grenelle soit effectivement mis en œuvre. La possibilité pour les transporteurs de répercuter sur les chargeurs le montant de cette taxe n'allège en rien le fardeau fiscal global.

Les amendements qui ont été votés par les députés vont dans le bon sens. Toutefois, il faut rappeler que les modalités de la taxe Poids lourds ont été discutées dans le cadre du projet de loi de finances pour 2009. Les députés ont réduit notamment les taux de la taxe.

⇒ Compte tenu de l'important **financement des réseaux de transports urbains** par les entreprises via le versement transport et le financement d'une partie des titres de transport, l'ACFCI s'oppose à toute augmentation de ces prélèvements sur les entreprises.

L'ACFCI demande par ailleurs, et cela depuis de nombreuses années, que les représentants des entreprises disposent d'un siège au CA des autorités organisatrices de transport, comme cela a été obtenu en 2006 en Ile-de-France.

Enfin, à noter que les chambres consulaires devraient participer au **groupe « expérimental » de suivi des projets d'infrastructures majeurs**, qui sera mis en place jusqu'en 2013.