• Ecotaxe poids lourds : démêler le vrai du faux

Communiqué FNE

L'écotaxe poids lourds a subi des attaques de toutes parts, avant d'être suspendue fin octobre 2013 par le Premier ministre. Alors qu'elle continue à faire débat, FNE et Picardie Nature démêlent le vrai du faux.

L'usage du réseau routier est gratuit…mais son entretien nous coûte cher : VRAI

Alors que la circulation sur le réseau routier hors autoroutes, est actuellement gratuite pour les poids lourds, l'utilisation des réseaux ferroviaires et fluviaux fait l'objet d'un péage. Il serait normal que les acteurs économiques français et étrangers, utilisateurs principaux du réseau routier, paient leur part, sur le principe de l'utilisateur/payeur mais aussi du pollueur/payeur. L'écotaxe est donc bel et bien une redevance versée en échange du droit d'usage d'un service.

Si l'écotaxe est supprimée, les impôts n'augmenteront pas : FAUX

Le coût du réseau routier (entretien) est actuellement supporté par la collectivité, c'est-à-dire par le contribuable français et les impôts dont il s'acquitte. La suspension de l'écotaxe représente un manque à gagner qu'il faudra obligatoirement compenser par une augmentation des impôts.

Les exonérations pour les transporteurs sont nombreuses : VRAI

Le transport routier de marchandises a bénéficié depuis 2009 de mesures favorisant son développement en anticipation de la mise en place de l'écotaxe. Ces mesures (réduction de la taxe à l'essieu, augmentation du dégrèvement des taxes sur le gasoil, généralisation du 44 tonnes…) représentent un coût important pour les finances publiques: 800 millions de cadeaux fiscaux concédés auxquels il faut ajouter 1,2 milliard de manque à gagner annuel en cas de suppression de l'écotaxe et 800 millions à payer au prestataire en cas de dédit. La facture grimpera vite pour approcher les 3 milliards d'euros en 2014 ! De plus, rappelons que l'écotaxe fait déjà l'objet d'allégements et d'aménagements pour certaines régions comme par exemple la Bretagne (réduction de 50%).

L'écotaxe permet de rééquilibrer la concurrence avec les membres de l'Union européenne : VRAI

Ce type de redevance est déjà entré en vigueur dans plusieurs pays européens : Allemagne (depuis 2005), Suisse (depuis 2001), Autriche (depuis 2004) etc. Le secteur des transports routiers souffre en effet de la concurrence déloyale de certains pays, notamment européens, en raison d'un vrai dumping social. En taxant le réseau des grandes routes nationales qui subissent un report des camions souhaitant éviter le réseau autoroutier payant, l'écotaxe fera donc payer les 800 000 camions, dont 200 000 de compagnies étrangères, qui circulent pour l'instant gratuitement en France chaque année.

L'écotaxe protège nos territoires et l'économie de proximité : VRAI

Dans le contexte de notre économie mondialisée, les sites de production sont souvent très éloignés des lieux de distribution, situation rendue possible par un système de transport routier sous tarifé et très loin de son coût sociétal. Le montant de l'écotaxe dépend du nombre de kilomètres parcourus et du poids du véhicule. En faisant payer plus le transport longue distance, il s'agit d'un dispositif qui rend plus compétitifs les produits de proximité ayant de surcroit peu contribué au réchauffement climatique et à la dégradation de la qualité de l'air. Son objectif est donc d'inciter au changement de comportement.

L'écotaxe est responsable de la situation économique de la Bretagne : FAUX

La situation que connaît aujourd'hui la Bretagne est avant tout le résultat d'un modèle productiviste à la dérive qui génère une baisse de revenus et désespoir chez bon nombre de petits paysans. Modèle productiviste qui profite d'un transport routier sous-tarifé, justifie des parcours parfois invraisemblables pour nos produits et ce afin d'«optimiser» la rentabilité au détriment des emplois, de l'environnement et d'une production de proximité. Au sein de l'industrie agroalimentaire, certains ont déjà pris le chemin d'une meilleure valorisation et de plus de valeur ajoutée.

L'écotaxe impactera le pouvoir d'achat des français : FAUX

Le transport pèse très peu dans le prix d'un produit. L'impact de l'écotaxe sur le bien de consommation final sera de l'ordre de 0,1 à 0,4 %. A titre d'exemple, pour un primeur, sur une liaison Ile de France-Bretagne, la hausse sera de 0,05 euros au kilo. L'écotaxe n'aura pas d'effet perceptible sur les prix à la consommation.

L'écotaxe permettra de réduire certains transports et de polluer moins : VRAI

L'application de l'écotaxe provoquera une meilleure organisation du transport routier et une compensation de son coût par une meilleure optimisation des changements et la réduction des transports à vide. De plus en faisant payer plus les camions les plus polluants, elle incitera au renouvellement du parc et à une réduction des pollutions de l'air.

Sans écotaxe, on pourra financer les transports de demain : FAUX

L'écotaxe permettra de financer la modernisation des infrastructures routières, mais aussi ferroviaires, fluviales et portuaires. Sans le produit de l'écotaxe, comment la France pourra-t-elle se donner les moyens de sa politique de report vers les modes de transports plus vertueux et comment pourra-t-elle financer les transports de demain ?

Le contrat Ecomouv est un écran de fumée: VRAI

Quoi qu'on pense du système de partenariat public privé (PPP), le contrat avec Ecomouv' ne doit pas être pris comme prétexte pour enterrer définitivement l'écotaxe. Les frais de gestion, qui comprennent également le remboursement de l'investissement, à hauteur de 20% (au cœur de la polémique) sont-ils excessifs étant donnée l'importante logistique nécessaire à la collecte? Pour un système similaire, l'Allemagne est à environ 15% de frais de gestion. De plus, ce taux de 20% n'a jamais été caché et personne jusqu'à présent ne semble s'en être ému.

Quand on veut se débarrasser de son chien, on l'accuse d'avoir la rage !

• La lutte continue contre le projet des 1000 vaches !

Par Yves Maguinghen, chargé de mission environnement

Picardie Nature s'est jointe début du mois de septembre, à NOVISSEN dans un recours au tribunal administratif pour demander l'annulation du permis de construire !

Chose incroyable et impensable pour notre démocratie : nos avocats n'ont toujours pas eu accès au dossier du permis de construire alors que nous avons eu l'avis favorable de la Commission d'accès aux documents administratifs ! La préfecture de la Somme fait de la rétention d'information ! L'administration aurait-elle des choses à cacher ?

Pour prouver notre détermination une nouvelle manifestation a eu lieu le samedi 28 septembre à l'emplacement de la future ferme-usine à Drucat.

Une manifestation unitaire de protestation: «Halte aux travaux ! - Exigeons l'abandon total du projet Ramery !»

UN PROJET...

...DESTRUCTEUR DE LA RURALITÉ en menaçant les petites et moyennes exploitations laitières de notre région ;

...MENAÇANT POUR L'ENVIRONNEMENT ;

...RISQUÉ D'UN POINT DE VUE SANITAIRE car non conforme avec les recommandations de l'OMS ;

...INCOHÉRENT AVEC LES ENGAGEMENTS DE LA RÉGION ET DE L'ÉTAT dans la lutte contre les gaz à effet de serre et la préservation de la ressource en eau ;

...INCOHÉRENT AVEC LE PROJET DE PARC NATUREL RÉGIONAL DE PICARDIE MARITIME

Plus de renseignements
www.novissen.com

www.picardie-nature.org