



## Déclaration de la CGT

### **Le report de la taxe camions est un cadeau au patronat et un contre-sens social et écologique**

L'éco taxe poids lourds est un engagement clair de la négociation du Grenelle de l'Environnement en 2007.

En introduisant moult limitations, dérogations et modulations territoriales, des parlementaires, sensibles à la pression du patronat routier, en ont déjà limité la portée dans la loi Grenelle 1. De plus, à deux reprises, l'échéance d'application a été repoussée.

La décision du gouvernement renvoie la ligne de mire à fin 2012 : 5 ans d'affichage pour zéro acte !

Ce report est un cadeau de plus à un patronat routier qui persiste à s'exonérer de responsabilité sociale et environnementale. Ce n'en est pas moins un cadeau au capital et à l'ensemble du patronat car l'objectif premier de cette taxe est d'internaliser les coûts externes du transport (infrastructures, nuisances, accidentologie...) pour aller vers sa tarification au coût réel. C'est le contribuable individuel, les ménages, qui payent, aujourd'hui, ces coûts supportés par la société.

L'annonce du gouvernement a une odeur d'abandon, au bout du compte, du principe même de la taxation. C'est irresponsable. C'est fiscalement, socialement et écologiquement injuste.

**C'est une très mauvaise chose pour les salariés du secteur routier, pour l'emploi qu'il recouvre en France. Persister à sous tarifier le transport routier, c'est acter ses conditions sociales déplorables.**

Sans cette taxe, seule de nature à s'appliquer à tous les camions d'Europe en transit en utilisant la géo localisation, ce sont les pavillons étrangers, de plus en plus unités délocalisées des groupes français, qui vont effectuer les acheminements intérieurs en profitant de la récente ouverture au cabotage. Ils le feront avec un dumping tarifaire légitimé par une fiscalité absente à leur égard sur le territoire français.

En cédant aux sirènes et aux larmes de crocodile du patronat routier, le gouvernement contribue, dramatiquement, à détruire le pavillon routier français et son emploi.

*(Suite page 7)*

(Suite de la page 6)

Or, nous en avons besoin pour organiser la complémentarité des modes de transports et justement le report modal vers le ferroviaire, en particulier.

C'est une très mauvaise chose pour la société qui doit organiser un report modal vers les modes écologiquement vertueux. Cela détruit les perspectives de réorientations sociales et écologiques de notre système de transport

Pour la CGT, l'éco-taxe est urgente et ne doit être entachée d'aucune dérogation. Elle doit, enfin, enrayer le dumping tarifaire, fiscal et social, favoriser le report modal et le repositionnement du routier dans un nouveau rôle valorisant. Elle doit permettre le financement d'une réévaluation du niveau social d'un salariat qui subit, depuis des années, les pires conditions et contribuer à la réalisation des infrastructures alternatives.

C'est une question de politique publique . Or, dans le cadre de sa Révision Générale des Politiques Publiques et son cortège de suppressions dogmatiques d'emplois publics, le gouvernement a fait le choix d'externaliser la mise en œuvre et le recouvrement de la taxe. La maîtrise échappe de fait à la collectivité. Sur le milliard d'euros de produit escompté, les prestataires privés en ponctionneront un tiers pour se rémunérer ! En justifiant le report par la mise au point de ce partenariat, le gouvernement signe, lui-même, l'ineptie de sa casse du service public fiscal.

L'argument du report pour raisons techniques, avancé par le gouvernement, ne tiens pas !

La CGT demande la mise en place urgente d'une taxe camion qui intègre, non seulement les coûts d'infrastructures mais aussi le coût des nuisances et les coûts sociaux. C'est, d'ailleurs, le sens de la directive européenne euro-vignette révisée, le gouvernement et le patronat routier sont, de ce point de vue, hors jeu,



Les salariés routiers ont obtenu des Etats Généraux du transport routier marchandises. Ceux-ci sont en cours. Si, d'aventure, le gouvernement et le patronat cherchaient à y faire accréditer le rejet de cette taxe, la CGT ne serait pas de ceux-là. A l'inverse, elle a avancé un concept du routier marchandise qui comprend la remise en place d'une tarification obligatoire. Celle-ci est reprise dans une plate-forme unitaire dont fait partie la taxe.

La CGT le fera valoir, avec force, car il faut sortir du cadre irresponsable où le patronat du secteur souhaite faire des salariés une simple variable d'ajustement. Ce, alors qu'il bénéficie, déjà, sans contrôle ni transparence, d'exonérations et de défiscalisations considérables (TIPP, cotisations sociales, TP ...)