

FINANCER LES INFRASTRUCTURES AUTREMENT



Philippe Duron, Président du Conseil d'orientation des infrastructures, cite dans l'avant-propos de son rapport remis le 1er Février au Ministre des transports les deux défis majeurs qui s'imposent :

- La réduction impérative des émissions de Gaz à effet de serre
- La maîtrise des investissements dans la Mobilité, dont en priorité l'entretien et la mise à niveau des actifs existants ; **en fait, leur financement clair et pérenne.**

Pourtant, ni la structuration des projets présentés comme prioritaires, ni le financement des options choisies ne respectent ces deux impératifs dans le rapport remis au Ministère.

On ne parle que de faire payer les transporteurs routiers :

- Remise en cause du remboursement partiel de la TICPE
- Vignette forfaitaire pour les poids-lourds et VUL
- Péages urbains pour les zones denses

→ **Mesures qui ne vont rien changer au comportement des donneurs d'ordres** (peu regardant en général du niveau de formation des conducteurs, de la qualité des matériels et équipements du prestataires, du taux de chargement) et **taxer seulement les transporteurs routiers.**

Toutes les organisations professionnelles représentant les routiers ont, à juste titre, rejeté fermement ces propositions.

Nous leur proposons de s'associer à la proposition de notre comité d'experts, construite en regard des équations posées :

La CCTE, Contribution des Chargeurs à la Transition Énergétique et Écologique,

Ses principes fondateurs apportent une réponse complète aux défis exposés dans le rapport du Conseil d'orientation des Infrastructures avec une approche très disruptive :

1. Faire contribuer directement les chargeurs, et ne pas passer par les transporteurs pour les faire s'acquitter de leur contribution à l'entretien et au développement des infrastructures.
2. Passer de la volumétrie « Kilomètre » à une volumétrie « Emissions de Gaz à effet de serre », information déjà obligatoire depuis le 1er Octobre 2013, et demandée depuis 2016 aux chargeurs dans la **nouvelle Loi pour la transition énergétique.**
3. Incitation immédiate à utiliser des solutions de transport plus écoresponsables et donc favoriser les meilleurs prestataires de transport ou le report modal (route/écouroute, route/rail, route/fleuve)
4. Coût inférieur à quelques millions d'Euros pour environ 2 Milliard d'Euros de recettes (si CCTE fixée à 39 €/tonne comme les CCE)

La CCTE est une solution acceptable par toutes les parties :

- Les chargeurs savent bien que, de toute façon, les taxations supplémentaires prévues par le rapport Duron sur les transporteurs se seraient retrouvées dans leurs factures.
- Les transporteurs sont déconnectés financièrement de ce dispositif qui **ne rajoute rien à leurs obligations existantes** de calcul des émissions de CO2/GES de leurs opérations de transport (imposées depuis le 1er Octobre 2013).

La CCTE est logiquement assumée par les chargeurs-utilisateurs finaux de nos infrastructures nationales, et affiche des atouts importants :

- **Un rendement immédiat** : pas d'équipement, ni investissement nouveau, ni contrat de concession :
- **Une grande simplicité de mise en œuvre** : le dispositif législatif est en place et les fédérations professionnelles routières et/ou l'ADEME ou tout autre établissement public ou privé, pourraient très bien mettre en ligne l'outil de calcul des émissions de GES pour les transporteurs
- La possibilité de lui faire abonder en plus à un **fond de renouvellement des véhicules** (camions, péniches) les moins performants sur le plan environnemental.