



« Taxe Poids Lourds »

**Un frein à la compétitivité du pavillon routier français
Un mauvais coup porté à l'industrie
Une nouvelle atteinte au pouvoir d'achat des Français**

La « Taxe Poids Lourds », débattue dans le cadre du Grenelle 1, sera examinée, dans ses modalités, dans le projet de Finances 2009. TLF et le GFI dénoncent, à travers cette aggravation de la fiscalité, un nouveau frein à la compétitivité de la Maison France.

(14 octobre 2008) Ce sont 1,5 milliards d'euros, dont 300 millions pour sa seule collecte, qui seraient ponctionnés chaque année sur l'économie via cette nouvelle taxe. Son principe ? Faire payer aux véhicules de transport routier de marchandises, à partir de 3,5 tonnes, l'usage du réseau routier national non concédé, et donc non soumis à péage, et des routes départementales ou communales susceptibles de subir un report de trafic, soit un réseau de 14000 à 16000km. Le montant de la taxe serait compris entre 5 et 30 centimes d'euro du kilomètre.

Objectif affiché : réduire l'impact environnemental du transport routier. En réalité, ce nouvel impôt viendrait compenser la disparition des dividendes qui étaient versés à l'Etat par les sociétés d'autoroute. Par ailleurs, son efficacité en terme de protection de l'environnement est plus que sujette à caution : elle n'aurait pas d'effet sur les émissions de gaz à effet de serre.

Pour le transport, pour l'industrie et, en bout de chaîne, pour le consommateur, la facture de cette nouvelle taxe, qui renchérit considérablement le prix du transport, s'avèrera très lourde!

Pour les entreprises du secteur routier, l'incidence selon le niveau de la taxe pourrait représenter une augmentation des charges à collecter allant jusqu'à 32 % de leur chiffre d'affaires.

Pour les exportateurs industriels, éloignés des ports et aéroports, elle entraînerait un sérieux désavantage compétitif.

Les industries de l'agroalimentaire, à titre d'exemple, **pourraient payer jusqu'à sept fois la taxe** avant la vente de leurs produits.

Enfin, parce que le panier de la ménagère subira, au final, une augmentation non négligeable, cette taxe constituerait une nouvelle atteinte au pouvoir d'achat.

Le GFI et TLF se sont alliés afin de faire prendre conscience au gouvernement des conséquences de ce nouvel impôt, dans un contexte de crise mondiale. Ils demandent ainsi :

- la mise en place d'une étude d'impact et de faisabilité technique et juridique, qui n'a pas, à ce jour, été réalisée,

- **l'instauration du principe d'isofiscalité**, (la compensation par une réduction à due concurrence de la taxe professionnelle pour les industriels, la suppression de la taxe professionnelle sur les véhicules et l'extension au transport de la loi TEPA pour les transporteurs) promis par le président du République lors de son discours de Roissy, en juillet 2007.

Le **GFI** rassemble les plus importantes fédérations industrielles françaises, toutes membres du MEDEF, soit plus 80% de l'industrie nationale qui au total représente :

150 000 entreprises

6 millions d'emplois directs et indirects

80 % des exportations

55% de l'effort de Recherche et Développement

Créé en 1999, **TLF**, Fédération des Entreprises de Transport et Logistique de France, occupe une place à part dans le paysage du secteur. Avec 10 000 entreprises adhérentes, de tous horizons, soit 320 000 salariés, TLF représente l'ensemble de la chaîne du transport et de la logistique : transport routier et combiné (55% du parc de camions, 2/3 des salariés du secteur), messagerie-express, location de véhicules industriels, logistique, organisation de transports (ferroviaire, maritime, multimodal, aérien...), opérations de douane.

Pour plus d'informations : www.e-tlf.com