

Bretagne

Éco-taxe camions : les Bretons remontent à Paris

Les industriels et transporteurs craignent que Nathalie Kosciusko-Morizet, ministre de l'Écologie et des Transports, ne tienne pas les engagements pris par son prédécesseur, Jean-Louis Borloo.

Repères

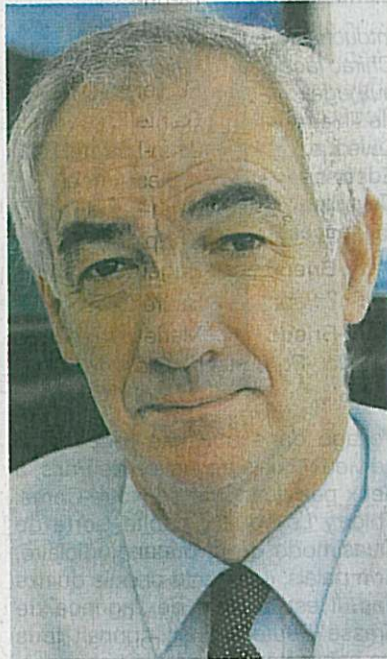
De quoi s'agit-il ?

Issue du Grenelle de l'environnement de 2008 et destinée à favoriser les transports alternatifs à la route, l'éco-taxe poids lourds (souvent appelée « taxe Borloo ») doit entrer en application début 2013. Elle s'appliquera aux camions de 3,5 tonnes et plus circulant sur le réseau routier français, hors autoroutes et certaines routes départementales.

Le contentieux breton

Dès janvier 2009, un collectif réunissant soixante organisations économiques bretonnes (150 000 entreprises et 900 000 emplois) s'est mis en place. Non pas pour dénoncer le principe de cette éco-taxe, mais pour s'élever contre ses conséquences « dramatiques » sur l'activité économique d'une région excentrée, largement dépendante du transport routier de marchandises, notamment pour l'agroalimentaire.

Telle qu'initialement imaginée, l'éco-taxe aurait pesé pour 110 millions d'euros par an sur les transporteurs



Patrick Caré.

bretons, l'équivalent-coût de 5 000 emplois. À elle seule, la Bretagne aurait ainsi contribué à hauteur de 10 % du produit fiscal attendu, alors qu'elle

ne représente que 4,3 % du Produit intérieur brut national.

La promesse Borloo-Fillon

En mai 2010, après de multiples séances de travail avec Jean-Louis Borloo ou ses services, ainsi qu'à Matignon, les industriels et transporteurs bretons étaient parvenus à un accord sur une contribution annuelle bretonne de 40 millions d'euros. « Nos arguments sur la spécificité de la région avaient été compris et l'accord validé à la fois par Jean-Louis Borloo et le Premier ministre François Fillon » souligne Patrick Caré, président du Medef-Bretagne et porte-parole du collectif d'entreprises.

Cette modération de l'éco-taxe avait notamment été obtenue par une exonération de toutes les routes gérées par les collectivités locales (voies départementales et communales). Ne seraient plus concernées que les nationales, à l'exception de la RN164 (l'axe central), elle aussi exempte de taxe. Les collectes de lait étaient également exonérées. Enfin, le bénéfice d'une minoration pour

« périphicité » pour les départements excentrés, un temps réservé au seul Finistère, était étendu aux trois autres départements.

La déconvenue

Aujourd'hui, après avoir « travaillé de manière constructive avec le gouvernement, le collectif « doute de sa volonté d'honorer la totalité de ses engagements ». L'ardoise ne serait plus de 40 millions, mais de 56 millions... Le remaniement est passé par là. « Les services de Mme Kosciusko-Morizet nous disent qu'ils ne sont pas au courant de la promesse de M. Borloo ! », s'agace Patrick Caré.

Dès lundi, il sera reçu par la ministre des Transport avec quatre autres représentants du monde économique breton. Avec la ferme intention de ne « pas se laisser mener en bateau ». « La parole donnée doit être tenue, c'est une question de principe. On ne lâchera pas, ce dossier est trop vital pour l'avenir économique de la Bretagne », martèle le patron des patrons bretons.

Jean-Laurent BRAS.