



Revue de Presse 2010



Les dossiers qui ont fait l'actualité !
La presse tient un rôle majeur dans le relais des messages de notre profession qui souffre au quotidien d'une mauvaise image ...

LA CHARTE CO2 LES TRANSPORTEURS S'ENGAGENT

LA TAXE PL ALSACIENNE

LES INTEMPÉRIES

COLS VOSGIENS

GREVES



Environnement Les transporteurs alsaciens mettent de l'énergie à consommer moins

Huit professionnels alsaciens du transport routier viennent de signer une charte les engageant dans une démarche de réduction de leurs émissions de dioxyde de carbone (CO2).

Une simple goutte de carburant dans un océan ? Pour les pourfendeurs du transport routier sans aucun doute, qui rêvent de transport combiné — que fait donc l'État ? — et pleurent l'enterrement de la taxe carbone et le report de l'éco-redevance. Les huit transporteurs alsaciens (*) qui ont signé la charte avec le préfet Pierre-Étienne Bisch lundi après-midi, à Strasbourg, suivent évidemment une autre logique, tout autant économique qu'environnementale.

Philippe Kessler (Transports Kessler) rappelle ainsi que le gazole représentant jusqu'à 25% du résultat d'exploitation dans certaines entreprises, la démarche a du sens du strict point de vue économique.

Quatre axes pour agir

Michel Chalot ajoute le volet environnemental : « Moins de gazole, c'est moins d'émissions de CO2. Dans notre entreprise, nous avons décidé de réduire de 3% notre consommation de gazole dans l'année, soit 27 000 litres en moins. »

L'Union régionale des transporteurs

d'Alsace (Urta) qu'il préside assure précisément la promotion de cette charte auprès de ses adhérents et les aide dans leur démarche. La charte, donc. Pour réduire les émissions de CO2 (premier facteur d'effet de serre) de 20% d'ici 2020, l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe), en liaison avec le ministère de l'Écologie et les transporteurs (FNTR, TLF) a imaginé, dès 2007, un plan décliné en quatre axes : la conduite, le carburant, le véhicule et l'organisation des flux des transports. Autant d'occasions pour les transporteurs de changer de comportement. L'engagement est volontaire mais relativement contraignant puisque les signataires doivent s'engager sur chacun des axes. Dès lors que son projet est validé par un comité régional, après auto-évaluation et diagnostic CO2, l'entreprise peut signer la charte pour trois ans tandis qu'une évaluation annuelle vérifiera le respect des engagements et, le cas échéant, ajustera le plan d'actions. On songe à une démarche de certification qualité.

Empêcher l'émission de 2 540 tonnes de CO2

La Direction régionale de l'environnement estime que le respect des mesures du plan « Objectif CO2 » empêcherait l'émission de 2 540 tonnes de CO2 par une économie de 954 000 litres de gazole sur plusieurs

années, trois au minimum.

La formation à l'éco-conduite, la limitation des trajets à vide ou l'utilisation d'huiles synthétiques pour espacer les vidanges figurent parmi les pistes privilégiées par les transporteurs. Quant au renouvellement du parc roulant, il pourrait se faire sur des cycles plus courts mais l'investissement reste hors de portée de bien des entreprises en panne de liquidité et de trésorerie. Dommage, car les progrès technologiques ont permis de réduire spectaculairement les consommations des camions, il est vrai sous les coups de boutoir d'un législateur européen abaissant régulièrement les limites maximales de rejets polluants.

Pour l'heure, une centaine d'entreprises ont signé la charte au niveau national.

Sailesh Gya et Jacques Prost



(*) Bass transport, Chalot transports SA, Feidt transports et logistique, Kessler SA, Sateg, SITS, Taglang et Wincanton Mondia.

600 entreprises potentielles

Si seuls huit transporteurs alsaciens ont signé la charte « Objectif CO2 », Martine Bensa évalue le potentiel régional à quelque 600 entreprises. Une dizaine de dossiers pourraient aboutir d'ici fin 2011. « La procédure est longue, assez complexe et coûteuse », explique la secrétaire générale de l'Urta, qui rappelle que le dispositif lancé au printemps 2007 et adoubé par le Grenelle de l'environnement visait surtout les grands groupes et qu'il a fallu en décliner une version (relativement) simplifiée en 2009 à destination des PME et TPE. Le cahier des charges reste néanmoins contraignant avec certains engagements difficilement respectables par les entreprises sous-traitantes comme la gestion des flux, un des axes d'intervention retenus par le texte.



Des camions en quête de vertu

Quoique de plus en plus nombreux, les poids lourds polluent de moins en moins. Merci la technique !

La Fédération nationale des transporteurs routiers (FNTR) brandit ses statistiques : sur 523 millions de tonnes de CO₂, le dioxyde de carbone facteur d'effet de serre, rejetées chaque année en France, les poids lourds en produisent 7%, soit deux fois moins que les voitures. Et encore faut-il distinguer le transport routier de marchandises — environ 4% du CO₂ émis — des autres secteurs économiques (bus et autocars par exemple).

L'enjeu ? La norme Euro 6 de 2013

En 20 ans, note encore le syndicat patronal, qui s'appuie sur les travaux d'un Observatoire de la performance durable installé en 2006, la consommation de carburant par tonne/km a baissé de 22 %, soit une économie de 65 millions de tonnes de CO₂. Soit encore une baisse moyenne des émissions polluantes supérieure à

80%.

L'Allemand Daimler évoque pour sa part une baisse de la consommation de ses camions de 30% depuis 1960 avec, à la clé, une chute de 98% pour les seules émissions d'oxyde d'azote (NO_x). Ce n'est pas fini : pour le constructeur allemand — comme d'ailleurs pour



En 20 ans, la consommation des poids lourds a baissé de plus de 20 %. Photo Darek Szuster

l'Ademe française —, dans dix ans, les véhicules utilitaires consommeront de nouveau 20% de carburant en moins et verront leurs émissions de CO₂ réduites dans les mêmes proportions. Une consommation moyenne de l'ordre de 23 à 24 l/100 est envisageable.

Comment ?

En travaillant tous azimuts : optimisation des qualités aérodynamiques de l'ensemble routier, utilisation de carburants de substitution et de pneumatiques verts, amélioration du rendement des moteurs thermiques et, bien sûr, hybridation partielle des motorisations.

Enjeu ?

Le respect des normes Euro 6 prévues pour entrer en vigueur en 2013. La baisse de la consommation est d'autant plus probante qu'elle s'accompagne d'une amélioration des performances des moteurs. Dans les années 60, un camion d'environ 200 ch et 700 Nm de couple était considéré comme idéal pour transporter 32 tonnes de fret. Aujourd'hui, un camion transportant environ 40 tonnes bénéficie d'une puissance plus de deux fois plus importante et d'un couple trois fois supérieur. Tout en consommant moins.

« Un souci citoyen »

Pascal Carrier (société Feidt Transports), pourquoi cet engagement ?

Rejeter moins de polluants dans l'atmosphère est une préoccupation de chef d'entreprise mais aussi de citoyen. La charte donne aussi une meilleure image des transporteurs dont le travail ne fait que refléter le

mode de consommation actuel : tout le monde veut tout, moins cher et partout, et ça veut dire des camions sur les routes. Dans ce problème d'émissions de CO₂, nous ne sommes pas les seuls responsables mais nous montrons que nous faisons des efforts.

Quelles actions dans votre entreprise ?

Nous allons passer, dès que possible à la norme Euro 4, pour filtrer davantage les particules polluantes de nos poids lourds. La maintenance du matériel sera renforcée et l'utilisation d'huiles synthétiques permettra d'espacer les vidanges. Une bonne pression des pneumatiques permet aussi d'économiser du carburant.

Cela représente-t-il des coûts supplémentaires ?

Surtout du temps à consacrer à veiller au respect de l'engagement et à la formation des conducteurs, que nous poussons à l'« éco-conduite ». C'est sur ce point que se fera la différence.



Transports routiers / Émissions de carbone : Des entreprises s'engagent

Huit entreprises de transport routier de marchandises alsaciennes ont signé hier la charte « Objectif CO 2 » élaborée par le ministère de l'Écologie et la profession. Toutes s'engagent à réduire de 3 à 10 % leurs émissions dans les trois ans qui viennent.

Afin de lutter contre le changement climatique et conformément aux objectifs du Grenelle de l'environnement, le ministère de l'Écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire et l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe) ont élaboré fin 2008 une démarche nationale baptisée « Objectif CO 2 » à destination des entreprises de transport routier de marchandises. S'appuyant sur une charte d'engagement volontaire, le dispositif a été réalisé en concertation avec les organisations professionnelles du secteur qui représente environ 10 % de la consommation finale totale d'énergie en France et 14,2 % des émissions totales de dioxyde de carbone (CO 2).

Quatre axes d'intervention

En Ile-de-France, en Rhône-Alpes et dans d'autres régions, des entreprises ont déjà signé la charte. Hier, les premiers transporteurs alsaciens se sont ajoutés à la liste et paraphant chacun individuellement la charte aux côtés du préfet Pierre-Etienne Bisch et d'Anne-Michèle Delange, directrice-adjointe de l'Ademe Alsace. Au nombre de huit (*) et de tailles variables, ils représentent un total de 515 poids lourds. Leur adhésion à la charte doit permettre d'éviter chaque année, à l'issue des trois ans de la mise en place du plan d'actions, l'émission de 2 540 tonnes de CO 2 et une économie globale de près de 954 000 litres de gazole.

Une année de travail préparatoire, incluant pour chaque adhérent des étapes d'autoévaluation et de diagnostics, a précédé la cérémonie de signature organisée hier au centre d'examen du permis de conduire à Strasbourg. Ce travail a

été réalisé sous le contrôle d'un comité de suivi piloté par la Direction régionale de l'environnement (Dreal) et l'Ademe-Alsace avec le support technique et financier d'une chargée de mission spécialement recrutée par la Fédération nationale des transports routiers (FNTR) - Alsace.

Pour diminuer ses émissions de carbone, chacune des huit entreprises s'est engagée à mettre en oeuvre dans les trois ans qui viennent une ou plusieurs actions pour chacun des quatre axes d'intervention définis par la charte (véhicule, conducteur, carburant et organisation des transports).

Améliorer l'image du secteur

Dans le détail, les propositions d'actions mises à la disposition des transporteurs vont, au choix, de la modernisation des flottes de camions (passage accéléré à la norme Euro V) à l'optimisation des itinéraires en passant par la formation à l'éco-conduite des chauffeurs, au suivi informatisé de la consommation, à la réduction de la vitesse (bridage des moteurs), à la limitation des trajets à vide et de l'usage du moteur à l'arrêt, à l'utilisation de lubrifiants de synthèse et de boîtes automatisées, etc.



Globalement, les engagements pris par les huit premiers signataires alsaciens de la charte doivent permettre d'économiser 2 540 tonnes de CO 2 et près de 954 000 litres de gazole en trois ans. (Photo DNA - Jean-François Badias)

Le comité de suivi doit examiner annuellement le respect des engagements pris pour effectuer, le cas échéant, les réajustements nécessaires. Les objectifs affichés par les huit premiers signataires alsaciens vont d'une diminution des émissions de 3 % (Bass Transport, Chalot Transport et SITS) à 5 % (Kessler, SATEG et Taglang). Wincanton Mondia a pour sa part chois de mettre la barre à 10 % et Feidt Transports et Logistique à 6,3 %.

Outre la valeur exemplaire et incitative de ces premières chartes alsaciennes, les signataires en attendent également un retour en terme d'image : « On en a assez que le transport routier soit considéré comme un pestiféré par les média et les citoyens. On veut montrer que nous sommes des acteurs responsables et incontournables de l'économie d'aujourd'hui mais aussi de demain », a commenté Richard Hahn (Wincanton Mondia).



Taxe poids lourds : L'opérateur choisi à l'automne

Le groupement d'entreprises qui sera chargé de la mise en oeuvre de la taxe poids lourds en Alsace (installation des portiques le long des axes routiers éligibles et exploitation du dispositif) devrait être choisi à l'automne. C'est en tout cas l'ambition du gouvernement, explique la direction générale des infrastructures de transport.

Pour l'heure, précise-t-elle, une première phase d'échanges avec les cinq candidats qui ont été admis à concourir en août dernier (DNA du 9 janvier 2010) a eu lieu à l'automne et des propositions initiales ont été remises début janvier 2010.

A ce stade de la procédure, souligne-t-elle, il est trop tôt

pour évoquer une date d'entrée en vigueur. Le délai de mise en place de la taxe expérimentale alsacienne et de l'éco-redevance nationale est en tout cas un critère d'attribution du contrat.

Dans ces conditions, il est peu probable que la taxe poids lourds entre en vigueur en 2010. C'est toujours ça de gagné pour l'Union régionale du transport d'Alsace (URTA), qui estime que l'Alsace, « région économique en souffrance » où « les délocalisations et dépôts de bilan se succèdent » ne mérite pas « de payer avant le reste de la France une taxe sur le déplacement de ses marchandises » que « les entreprises devront répercuter aux consommateurs alsaciens ».

Développement La CRCI

Alsace ne veut pas d'écotaxe à l'alsacienne

Non à une expérimentation alsacienne de l'écotaxe, oui à une politique environnementale et industrielle volontaristes : assemblée générale déterminée, jeudi à Mulhouse, pour la Chambre régionale de commerce et d'industrie d'Alsace.

Soldée en à peine 90mn, l'assemblée générale de la Chambre régionale de commerce et d'industrie d'Alsace (CRCIA), jeudi à Mulhouse, avait, il est vrai, un ordre du jour prêtant assez peu aux grandes discussions internes.

Intégrer la dimension développement durable

Ainsi, pas un mot, ou presque, sur le projet de réforme du dispositif consulaire dont on sait qu'il veut faire de la « régionale » le maillon fort local, tout juste un point sur la « pesée économique » des CCI d'Alsace. En clair, l'évaluation du poids relatif des différentes catégories et sous-catégories professionnelles permettant de déterminer la répartition des sièges aux prochaines élections consulaires (fin 2010). Calcul complexe qui confirme la prééminence de l'industrie et le match à peu près nul entre commerce et services et permet de constater qu'entre 2001 et 2009, les bases d'imposition ont

augmenté dans la circonscription de la CCI Mulhouse-Sud Alsace quand elles reculaient à Colmar et Strasbourg. Restons dans les chiffres : approuvé sans réserves, le budget primitif rectificatif 2010 de la CRCIA est bâti sur un déficit prévisionnel de 210 000 € entièrement financé sur fonds de roulement. Pour le reste, ce fut une suite de déclarations générales de bonnes intentions assez consensuelles pour être adoptées à l'unanimité. Comment ne pas saluer Régis Bello, président de la Commission industrie, lorsqu'il invite les CCI à mettre en place une réponse adaptée à chaque entreprise, « à la fois globale dans sa méthodologie et singulière dans son efficacité » en se posant trois questions : quels sont les marchés et les filières porteurs d'avenir ? Comment mieux identifier les besoins des entreprises et les priorités d'action ? Comment cibler les actions en segmentant les interventions ?

Il y a urgence : en 2009, le secteur industriel régional a perdu 14% de chiffre d'affaires, réduit d'un quart ses investissements et, en deux ans, perdu 14 000 emplois.

Comment ne pas applaudir Christophe Armbruster, président du programme régional Croissance 2D, lorsqu'il propose aux CCI d'intégrer la dimension développement durable dans leurs activités ? Faire savoir et

savoir faire...

Améliorer les réseaux de transport

Comment ne pas donner raison à Georges Lingenheld, président de la Commission aménagement du territoire, lorsqu'il rappelle que l'objectif de co-modalité poursuivi en Alsace passe par une amélioration des réseaux de transports alsaciens et demande aux CCI de soutenir le principe d'un schéma régional d'aménagement du territoire « qui prenne en compte les préoccupations des différents territoires en matière de développement économique, environnemental et d'organisation territoriale » ?

Plus polémique, l'adoption d'une motion refusant le principe d'une expérimentation en Alsace en 2011 de l'écotaxe poids lourd prévue pour être généralisée en France en 2012. Vice-président de la Commission aménagement du territoire mais aussi... président de l'Union des transporteurs routiers d'Alsace (Urta), Michel Chalot a souligné qu'en cas contraire, les entreprises alsaciennes seraient lourdement et injustement pénalisées, en pure perte dans la mesure où cette écotaxe « ne permettra pas d'atteindre l'objectif de réduction du trafic routier de marchandises faute d'alternatives crédibles, ferroviaires notamment ».

Jacques Prost



DNA

DERNIERES NOUVELLES D'ALSACE

Mardi 7 décembre 2010

Alsace / Taxe poids lourds

LA PROFESSION ORGANISE LA RIPOSTE

Alors que l'Etat devrait désigner avant Noël le groupement privé chargé de collecter la future taxe poids lourds, prévue au mieux pour la mi-2012, les milieux économiques alsaciens se

mobilisent pour s'opposer à une mise en oeuvre anticipée du dispositif sur le réseau régional. Cinq organisations patronales du transport routier (FNTR, URTA, Unostra, TLF et OTRE), le Médef Alsace, la CGPME Alsace, l'association des chargeurs et usagers des transports d'Alsace, la Confédération de l'artisanat d'Alsace et la Fédération

régionale des syndicats d'exploitants agricoles ont décidé de se rassembler sous la bannière du collectif « Taxe poids-lourds : l'Alsace ne doit pas payer avant la France ». Son lancement officiel est prévu vendredi 10 décembre à l'Espace européen de l'entreprise de Schiltigheim.

DNA

DERNIERES NOUVELLES D'ALSACE

Mercredi 15 Décembre 2010

Front uni contre l'écotaxe régionale

Les professionnels régionaux du transport routier de marchandises font cause commune contre la taxe poids lourds alsacienne prévue d'ici un an. Réunis sous la bannière d'un collectif, ils appellent les milieux économiques à la rescousse.

« Nous ne voulons pas être des rats de laboratoire. L'Alsace fait partie de la France et veut être traitée au même titre que les autres régions », déclare Michel Chalot, président de l'Union régionale des transports d'Alsace (URTA), à propos de la taxe poids lourds alsacienne. Proposée par le député Yves Bur (UMP) dès 2005, validée par les conseils généraux en 2007, fondue dans la redevance poids lourds instaurée par la loi Grenelle 1, cette dernière doit entrer en vigueur au plus tard le 31 décembre 2011. Seront concernés les poids lourds de plus de 12 tonnes circulant sur l'A 35 et les principales routes de l'axe nord-sud.

La taxe alsacienne, imaginée pour réduire le report de trafic engendré par l'instauration de la LKW Maut allemande, disparaîtra lors de l'entrée en vigueur de l'écotaxe nationale, qui s'appliquera sur les plus de 3,5 tonnes normalement à compter de 2013.

Interpeller les parlementaires alsaciens

Alors que l'État devrait encore désigner avant la fin de l'année le groupement privé chargé de collecter la future redevance, les organisations régionales du transport routier (FNTR, URTA, Unostra, OTRE et TLF), soutenues par l'association des chargeurs et usagers des transports d'Alsace, par les instances régionales du Médef, de la CGPME, de la Confédération de l'artisanat et de la Fédération des syndicats d'exploitants agricoles, a engagé la lutte sous la bannière d'un collectif au nom très explicite : « Taxe Poids Lourds : l'Alsace ne doit pas payer avant la France ! » (*)

Pour commencer, le collectif appelle les branches professionnelles représentatives de l'économie régionale à

le rejoindre afin de constituer un « front uni » parlant d'une seule voix. A treize mois de l'échéance présumée, il a également décidé d'interpeller l'ensemble des parlementaires alsaciens.

« On veut influencer sur les modalités d'exécution qui, à cette heure, ne sont pas encore fixées par décret », explique Christian Dupuy (OTRE Alsace), l'un des porte-parole. Pour cela, le collectif avance plusieurs arguments : « Par rapport à 2005, date de l'amendement d'Yves Bur, le contexte a changé : côté allemand le transit quotidien est aujourd'hui estimé à 11 200 camions contre 12 000 côté alsacien. On veut faire payer notre région pour un différentiel ...

... de 800 camions ! », s'insurge Michel Chalot.

Le collectif juge aussi la mesure préjudiciable pour les entreprises alsaciennes « qui subiront une distorsion de concurrence par rapport au reste du pays ». « L'écotaxe est également injuste, souligne-t-on, dans la mesure où le trafic taxé est à 78 % du trafic infrarégional ».

Selon les estimations du collectif, la taxe alsacienne devrait se monter à 18 centimes par kilomètre, soit une ponction de 45 à 50 € pour un aller-retour Strasbourg-Mulhouse. « Le coût des transports régionaux augmentera de 6 à 10 %. Sur les 50 millions de recettes attendues la première année en Alsace, 37 millions seront versés par les transporteurs régionaux, donc par l'économie alsacienne », calcule Michel Chalot qui n'exclut pas la possible répercussion de la taxe sur le prix final payé par le consommateur.

« Cette mesure n'a rien d'écologique »

Enfin, en l'absence d'alternatives, le collectif prédit que l'écotaxe ne fera pas baisser le nombre de camions sur les routes. Pour Michel Chalot, « cette mesure n'a rien d'écologique. Elle est purement financière. On revient à l'octroi du Moyen-Age ! »

(*) www.antitaxeplalsace.org



Poids lourds Une taxe qui passe vraiment très mal

Programmée pour entrer en service en 2012 en Alsace, un an avant le reste du territoire, la taxe poids lourds continue de faire des vagues en Alsace. Un collectif dénonce cette « aberration ».

Outre la complexité du dispositif de prélèvement, les transporteurs de la région dénoncent le choix purement politique de l'expérimenter en Alsace dès 2012, un an avant le reste du pays. Une situation vivement condamnée par le nouveau Collectif taxe poids lourd porté, hier, sur les fonds baptismaux et regroupant cinq organisations patronales du transport routier (FNTR, Urta, Unotra, TLF et OTRE), le Médef Alsace, la CGPME Alsace, l'association des chargeurs et usagers des transports d'Alsace, la Confédération de l'artisanat d'Alsace et la Fédération régionale des syndicats d'exploitants agricoles.

Expérimentation ? Oui, mais technique...

Credo ? L'Alsace veut bien tester l'application purement technique de la taxe poids lourds mais refuse de la payer avant les autres. C'est injuste et discriminatoire. D'autant, explique Michel Chalot, porte-parole du collectif (et président de l'Urta, l'Union régionale

des transporteurs routiers) que la taxe ne réduira pas un trafic routier dédié à près de 80% aux approvisionnements intra-alsaciens. Au contraire, elle pénalisera des entreprises locales victimes de la distorsion de concurrence créée entre les transporteurs locaux et les autres, français mais également étrangers, même si la taxe touchera tous les poids lourds, en application du principe du pollueur-payeur. « Les entreprises installées en Alsace et livrant en Alsace paieront la taxe à l'aller et au retour, même si leurs camions reviennent à vide », regrette Michel Chalot, qui évalue à 6 à 10% la hausse induite des coûts de transports régionaux et note, au passage, qu'il n'existe pas dans la région de mode de substitution de proximité au transport de marchandises routier. De surcroît, dit-il, « les chiffres montrent qu'il y a eu un rééquilibrage entre les trafics alsacien et allemand, notamment parce que le parcours alsacien est à certaines heures saturé ». Enfin, le porte-parole du collectif s'étonne que le législateur ait prévu des aménagements tarifaires afin d'éviter un impact économique excessif sur différentes régions jugées éloignées des territoires de l'espace européen (Bretagne, Aquitaine et Midi-Pyrénées), en oubliant que l'Alsace, région frontalière, est directement exposée à une concurrence étrangère dont les contraintes sociales (40 à

45% du coût d'exploitation) sont généralement bien moins lourdes. Martine Bensa, secrétaire régionale de l'Urta, note pour sa part que rien ne dit expressément que l'expérimentation alsacienne ne durera qu'un an, compte tenu des difficultés de mise au point du dispositif de collecte. « En Allemagne, les réglages ont duré plus de deux ans et ici, on attend toujours que soient choisis l'opérateur et la technologie... »

La « Burette »

Prévue par le Grenelle de l'Environnement, l'éco-taxe poids lourds, dont le but est de transférer des marchandises de la route vers des modes plus « propres », devra être acquittée par les poids lourds de plus de 3,5 tonnes, empruntant les quelque 12 000 km de nationales non privatisées et 2000 km de départementales susceptibles de subir un report de trafic.

Pour sa part, la taxe alsacienne ne prévoit de toucher que les véhicules de plus de 12 tonnes, à l'image de la LKW Maut allemande instaurée en 2005 et qui donna l'idée de la dîme alsacienne au député local Yves Bur. Soit un réseau régional de 190 km qui donc, en principe le 1er janvier 2013, entrera dans le champ de l'écotaxe nationale.

Jacques Prost

www.antitaxeplalsace.org



« Le consommateur va payer ! »

Président de l'Union régionale des transporteurs routiers, Michel Chalot est aussi le porte parole du collectif taxe poids lourd. **Où en est ce projet de taxe poids lourd ?**

Théoriquement, je dis bien théoriquement car dans ce dossier rien n'est gravé dans le marbre, la taxe doit entrer en vigueur en Alsace le 1er janvier 2012, puis le 1er janvier 2013 dans le reste du pays. Tout reste à faire car il faut encore désigner l'opérateur et le système de collecte. C'est prévu en janvier prochain.

Il y aura des portiques ?

A priori non. On se dirige plutôt vers la géolocalisation avec, pour chaque poids

lourd, un boîtier type télépéage. La difficulté est qu'il faudrait harmoniser les technologies de collecte, au plan européen mais déjà au plan français. Bien entendu, tout ça coûte de l'argent, sans parler du coût d'usage.

Que revendique le collectif ?

On ne discute plus le principe d'une taxe, même si on le déplore et que l'on déplore de devenir des collecteurs d'impôts ; mais on refuse que cette expérimentation en Alsace soit payante. Nous réclamons une expérimentation purement technique qui ne pèsera pas financièrement sur l'économie alsacienne.

C'est-à-dire ?

Il est anormal et discriminatoire que

l'Alsace paie avant les autres, d'autant que la sortie de crise laisse toutes les entreprises fragilisées et incapables de supporter des coûts supplémentaires. Le secteur a perdu 500 postes de travail sur 18 000 depuis deux ans en raison de la moindre activité. Il faut savoir aussi que le trafic taxé sera régional à près de 80 %. Ce qui veut dire que c'est le consommateur qui va payer. Est-il prêt à payer une augmentation de 6 à 10 % du coût de transport en Alsace ?

Je voudrais dire enfin que les poids lourds ne roulent pas pour le plaisir mais pour livrer des clients partout où les consommateurs le veulent.

Les professionnels contre une écotaxe anticipée

Les représentants régionaux du transport routier (FNTR, URTA, Unostra, OTRE et TLF), du Médef, de la CGPME, de l'ACUTA, de la Confédération de l'artisanat et de la fédération des syndicats d'exploitants agricoles ont créé hier à Schiltigheim

un collectif intitulé « Taxe poids lourds : l'Alsace ne doit pas payer avant la France ». L'expérimentation anticipée du dispositif en Alsace, à compter de 2012, équivaldrait, disent-ils, à une « discrimination économique » de la région. D'après le collectif, « la future taxe aura un impact final sur le consommateur ». Il la juge injuste (« Le trafic touché sera essentiellement

infrarégional ») et arbitraire (« les entreprises d'Alsace subiraient une distorsion de concurrence. »)

« On n'est pas encore dans la phase d'action. Dans un premier temps on reste ouvert au dialogue avec les politiques et les pouvoirs publics », a indiqué Christian Dupuy (OTRE Alsace).



Le déneigement en question

Cet hiver, en cas de flocons, la Direction interdépartementale des routes (DIR) Est déneigera prioritairement les voies de droite. La décision, qui fait débat en Lorraine, interpelle aussi en Alsace.

Officiellement entré en application depuis le 15 novembre (lire ci-dessous), le programme de viabilité hivernale de la Direction interdépartementale des routes (DIR) Est provoque des remous alors même qu'aucun flocon n'est encore tombé en plaine dans les douze départements de son ressort territorial. Dans la ligne de mire : le mode opératoire retenu par les services de l'Etat en cas de chutes de neige.

Ce dernier a été communiqué à l'ensemble des agents d'intervention en début de ce mois (DNA du 12 novembre). « Nous nous attaquerons en priorité à la voie de droite ou aux deux voies de droite lorsqu'il y en a trois, pour garantir une fréquence de déneigement suffisante. La voie de gauche sera déneigée au plus tard huit heures après la fin de l'épisode neigeux », a confirmé hier Georges Tempez, le directeur de la DIR Est (Nancy).

« Expérimentation périlleuse sur l'A 31 »

Il s'agit, explique-t-il, « de concentrer les moyens de déneigement et d'accélérer les rotations sur les voies les plus utiles à la circulation. » Un choix que Patrice Sanglier, vice-président du Comité économique et social de Lorraine et spécialiste des questions de transport, conteste : « Ce système peut marcher jusqu'à un seuil de 30 à 40 000 véhicules/jour. Sur l'A 31, on est à minima à 80 000 au nord de Nancy et à 100 000 au nord de Metz

où l'autoroute est à trois voies. Sur cet axe régulièrement saturé, ce sera une expérimentation périlleuse qui ne peut fonctionner que lors des petites neiges », a-t-il objecté.

Le secrétaire général de FO ingénieurs des travaux publics, Thierry Latger, voit cette mesure comme « un recul de la liberté de déplacement ». « Les automobilistes vont rouler entre deux murs de neige, l'un sur le bas côté, l'autre sur la voie de gauche : le niveau de sécurité va donc forcément baisser », déplore-t-il. L'ingénieur pointe ici la baisse des moyens : « Le budget national de l'entretien des routes a baissé de 30 % entre 2010 et 2011 et de 10 % pour



la seule activité hivernale. »

A Strasbourg, Christian Scholly, directeur juridique de l'Automobile Club, partage en partie ces préoccupations. Il s'interroge notamment sur les risques de blocage aux heures de pointe aux entrées de l'agglomération strasbourgeoises. Idem sur les autoroutes « qui en cas d'importantes chutes de neige restent souvent le seul noeud de liaison. » « Si les choses se déroulent comme l'hiver dernier, il n'y a pas de raison que cela passe mal. Dans l'Est, en matière de viabilité hivernale, nous sommes jusqu'à présent mieux lotis que les autres régions », observe-t-il.

Dans les cas extrêmes

La mesure en revanche ne fait guère de vagues chez les transporteurs routiers. Ces derniers contestent davantage le plan intempéries de la zone Est (PIZE) qui prévoit le stationnement obligatoire des poids lourds sur des aires prédéfinies en cas de fortes perturbations climatiques. « Il y a eu des interdictions de circuler non justifiées selon nous l'hiver dernier », explique Martine Bensa, secrétaire générale de l'Union régionale des transporteurs d'Alsace. « Pour cet hiver cela devrait mieux se passer. On a eu des garanties de la part des autorités. »

A la DIR Est, Bernard Schmitt, qui supervise le programme de viabilité dans le Bas-Rhin, appelle les uns et les autres à la raison : « C'est une tempête dans un verre d'eau. On fonctionne comme ça depuis 2007 mais c'est la première fois qu'on affiche clairement les choses. Nous n'avons pas les moyens de faire deux voies d'un coup. On commence donc par la voie de droite et on attaque celle de gauche ensuite », souligne-t-il.

Et de préciser qu'il s'agit d'un mode opératoire pour cas extrêmes, « quand la hauteur de neige atteint 10 à 15 cm ». « Dans ce cas, toutes les routes sont impactées, remarque-t-il. Déneiger la voie de gauche sur l'autoroute n'est ici pas le problème le plus grave. De plus, sur Strasbourg, l'importance du trafic permet notamment un brassage de la neige qui tombe. » Il renvoie pareillement l'argument de réduction budgétaire : « Pour le Bas-Rhin, notre budget de viabilité hivernale est comparable à celui de l'an dernier. Il pourra même augmenter : c'est l'hiver qui commande ! ». X.T. avec AFP



« Une communication largement défailante »

Des camions en stock ? Certes, mais pas sur les parkings des constructeurs, plutôt... sur les autoroutes et les grands axes dès le premier flocon menaçant.

Victimes des intempéries et, peut-être surtout, d'un principe de précaution érigé en France au rang de vertu nationale, les poids lourds sont condamnés à stopper les machines pour ne pas dérégler les flux de circulation. Et gêner les automobilistes dans leur progression, surtout ceux roulant en pneus été.

« On peut comprendre le stockage mais pas sa systématisation » regrette Christian Schoeffter, secrétaire général adjoint de l'Union régionale des transporteurs routiers (Urta), qui avoue son immense perplexité face la durée des blocages de ces dernières heures. « D'accord pour jeudi soir car on savait ce qui allait de passer, mais au aurait pu imaginer un déblocage plus tôt hier matin. Les autorités ont d'ailleurs hésité longtemps à fermer l'Alsace au cours de la nuit de jeudi à vendredi car il y avait

des problèmes en Lorraine et il fallait bien évacuer les poids lourds ».

« Ça part dans tous les sens »

En effet : alors même que la vigilance orange avait été levée à 6 h dans le Bas-Rhin, deux heures trente plus tard, un communiqué de la préfecture constatait en même temps la fin de l'épisode neigeux, mais maintenaient l'interdiction des poids lourds « pour prendre en compte la situation des départements voisins et éviter que les poids lourds ne viennent les emboliser » (lire ci-dessus). Le feu vert sera donné un peu plus tard.

Pour autant plus que le principe du stockage, Christian Schoeffter dénonce l'improvisation, le manque de moyens et de concertation, voire l'absence de considération à l'égard des conducteurs immobilisés sur place. Mais surtout, la faillite du dispositif d'information : « Ça part dans tous les sens, ça vient de partout, on ne sait pas en temps réel si c'est fermé ou rouvert, bref il est impossible d'avoir une information synthétique durable. C'est toujours la

même chose depuis 2002 et la dernière grande pagaille ». Une situation qu'il explique, pour partie, par la pression probablement mise par François Fillon à la suite de l'immense « foutoir » francilien, il y a quelques jours. « Les préfets ont dû avoir des instructions très strictes et le principe de précaution a fait le reste. »

S'il est bien conscient que certains comportements de routiers sont inadmissibles, le secrétaire général de l'Urta plaide pour réguler la vitesse avant d'arrêter systématiquement les poids lourds et note que dans des pays proches voisins comme l'Allemagne, la Suisse ou l'Autriche, des pneumatiques adaptés sont obligatoires... En attendant, quelles conséquences pour les entreprises de transport routier ? « L'exploitation est désorganisée et les retards de livraisons peuvent valoir des pénalités de la part des clients car la neige n'entre pas dans les cas de force majeure juridiquement pris en compte ». Au point de pousser les chauffeurs à rouler coûte que coûte ? « Et que faites-vous de la sécurité de nos salariés ? ».

Jacques Prost

« Il n'y a qu'en France que l'on n'y arrive pas »

Dès 22 h jeudi, les chauffeurs de poids lourds ont été invités à rejoindre les parkings de l'aire du Haut-Koenigsbourg, sur l'A35, à hauteur de St-Hippolyte.

Hier, vers 7 h, ceux arrivant du nord (de Strasbourg) étaient invités par la gendarmerie à faire de même. Une file de véhicules s'est alors formée sur l'A35, à hauteur de Châtenois et Sélestat. D'après la gendarmerie, 300 poids lourds sont restés bloqués sur les parkings de l'aire d'autoroute. L'attente a duré près de 4 h. Hier vers 11 h, la majorité des chauffeurs ont repris la route, l'interdiction de circuler ayant été levée par le préfet.

« Ça a bien roulé jusqu'ici » Sur le parking, des Polonais (une majorité), des

Espagnols et des Portugais choisissent de rester encore un peu pour la pause déjeuner. Marc est parti « à 6 h du mat' » de Strasbourg pour se rendre à Montpellier, avec une cargaison de bières alsaciennes. Il prend cette pause forcée avec philosophie. « Il paraît qu'à Dole, c'est la catastrophe : il y a 20 cm de neige sur la chaussée ». Un couple de Portugais qui doit se rendre en Espagne est bloqué ici depuis jeudi 22 h. L'épouse du chauffeur tricote dans la cabine. Ils ont traversé l'Allemagne sous la neige sans aucun problème. « Ça a bien roulé jusqu'ici », traduit la femme du chauffeur, qui parle quelques mots d'allemand. Christophe, 14 ans de métier, travaille pour une entreprise bas-rhinoise. Il déjeune dans sa cabine avant de rentrer à Obernai. Il a transporté du matériel électrique, traversant la Suisse,

l'Autriche et l'Allemagne. « Il y a trois chasse-neige qui dégagent et salent les autoroutes dans ces pays-là. La chaussée était nickel et ça roulait à la vitesse de 70 km/h. On avançait bien. Mais dès que l'on arrive en France, on constate qu'il y a un problème d'organisation. L'an dernier, je me suis retrouvé bloqué peu avant le passage du Gothard, en Suisse. Nous étions sur un parking avec restaurant, douches. Ça a duré 24 heures ; on l'a bien pris parce que ce blocage était vraiment nécessaire : il tombait 50 cm de neige par heure. Ils ont tout nettoyé jour et nuit. Voilà une organisation intelligente. Il n'y a qu'en France que l'on n'y arrive pas. Et tout ça parce que l'on veut faire des économies. Les Allemands et les Suisses se moquent de nous ! »



Intempéries Des centaines de camions bloqués par les restrictions de circulation

Pour éviter que les fortes chutes de neige tombées depuis jeudi soir ne bloquent les autoroutes, des centaines de camions ont été stockés sur des aires de stationnement, en Alsace et en Franche-Comté.

Le Bas-Rhin a été globalement moins affecté par l'épisode neigeux que la Lorraine ou le Haut-Rhin. Du coup, « l'essentiel de la gestion a consisté à ne pas aggraver la situation des départements voisins avec lesquels nous étions en liaison permanente », explique Thierry Devimeux, le directeur de cabinet du préfet du Bas-Rhin. D'où l'arrêté préfectoral qu'il a pris vers 20 h, jeudi, pour interdire aux poids lourds l'accès à l'A4 en direction de la Moselle et ensuite, vers l'A36, confrontée à des difficultés sur l'axe Mulhouse-Beaune. « Nous avons inauguré un nouveau dispositif à Sélestat en utilisant la quatre-voies de la RD 1083 qui relie l'A35 à Sélestat, où 280 camions ont été stockés pour une capacité de 700 poids lourds », indique-t-il. À sa demande, la Sécurité

civile a apporté des boissons et des sandwiches aux routiers coincés à cet endroit, « comme la Croix-Rouge a approvisionné les 450 chauffeurs qui étaient bloqués au péage de Schwindratzheim, qui était au bord de la saturation », raconte-t-il.

Il a cependant autorisé la circulation des poids lourds sur l'A35 pour le transport local. Pour ne pas piéger les transporteurs étrangers sur des routes non encore dégagées dans l'Est de la France, Thierry Devimeux a décidé, à 6 h hier, d'interdire l'entrée des poids lourds aux postes frontières. « Une cinquantaine ont été retenus à Lauterbourg, une trentaine à Gamsheim et une centaine à Lauterbourg », détaille-t-il. « J'ai dormi dans mon camion, à moins de 20 km de chez moi » Quand la situation est redevenue normale sur le réseau autoroutier, il a levé ces restrictions de circulation, vers l'A4 lorraine, à 9 h 45, puis aux postes frontières à 10 h 30, et enfin en direction du sud vers 10 h 45. Dans le Territoire de Belfort, le dispositif de blocage des camions a été mis en place sur l'A36, au péage de Fontaine, dès jeudi 20 h. Environ 300 poids lourds ont été immobilisés de chaque côté, soit 600 en tout.

Les routiers n'ont pas vraiment compris le bien-fondé de cette mesure. « On n'a eu ni café, ni croissants, et il n'y a pas de toilettes à disposition », s'insurgeait, hier matin, un chauffeur irlandais qui circule depuis dimanche en Europe et qui ne comprend pas pourquoi il a été immobilisé si tôt.

Même son de cloche chez Fabrice : « Je me suis dépêché, mais à 20 h, les gendarmes m'ont ordonné de m'arrêter, alors que j'habite à Audincourt, et **j'ai dormi dans mon camion, à moins de 20 km de chez moi** », s'insurge-t-il. « En plus, on ne peut pas dormir, on est sans arrêt réveillés, raconte Douicher, qui conduit un 38 tonnes pour Gefco. À 22 h 30, les gendarmes nous ont déplacés de... 20 mètres., pour nous coller les uns contre les autres. C'est inadmissible, car ce matin (vendredi), ça roule. Et nous, on est toujours immobilisé. Heureusement, nous avons un chauffage dans nos camions... » L'interdiction de circuler a été levée hier à 10 h 30, mais l'A 36 n'a pas été libérée pour autant, car il a fallu écouler le flot des poids lourds. Un bouchon d'une dizaine de kilomètres subsistait vers 16 h jusqu'au péage de Fontaine.



Saâles / Circulation : Toujours autant de poids lourds dans les cols

La commission transport de l'association du massif vosgien (AMV), qui réunit les élus du massif des trois départements Haut-Rhin, Bas-Rhin et Vosges, s'est réunie récemment à Fraize dans les Vosges afin de faire un point sur la circulation des poids lourds dans les cols vosgiens.

Un an après l'ouverture du tunnel de Ste-Marie-aux-Mines, il est constaté que ce dernier reste « vide » et que les cols ont gardé leur trafic de camions. La moyenne des passages journaliers serait de l'ordre de 1 500 véhicules par jour, dont environ 10% de poids lourds.

Le compte rendu de la réunion du 15 janvier du comité « Qualité de vie et économie dans les Vosges haut-rhinoises » s'attache aux évolutions de trafic courant 2009, un an après la réouverture du tunnel Maurice-Lemaire.

Que faire pour que les camions empruntent le tunnel ?

Les relevés montrent que si le tunnel absorbe près de 200 poids lourds quotidiennement, les grands cols continuent de supporter un trafic de 1 000 camions/jours, en moyenne. Plus précisément, 1 100 au Bonhomme, 1 000 à Bussang et 1 000 pour la Bruche, dont 750 à Saâles et 250 au col du

Hantz. Ce qui représente une situation que les élus des vallées alsaciennes et vosgiennes n'acceptent plus.

Une seule question résume la situation : que faut-il faire pour que les camions empruntent le tunnel ? Philippe Kessler, de l'Union régionale du transport Alsace (URTA), syndicat professionnel de transporteurs routiers, souligne que les coûts de revient ont augmenté de 18% en 4 ans, et que l'activité a baissé en 2009. D'autre part, il précise que le



Embarras de circulation dans le col du Bonhomme.

coût social représente près de 38% du coût de revient.

Considérant qu'un trajet Colmar/Nancy s'effectue avec le même kilométrage et le même temps, que ce soit par le col du Bonhomme ou le tunnel, le péage devient un élément déterminant.

Michel Chevrier, directeur régional d'Autoroutes Paris Rhin-Rhône (APRR), en charge des tunnels et qui fixe les tarifs remarque qu'il est « difficile

de trouver un compromis ». Le tarif du péage tient compte des coûts des travaux de mise en sécurité du tunnel pour 200 M€. Toutefois, il affirme que « la discussion reste possible, bien que le nombre de passages actuel ne permette pas d'arriver à l'équilibre financier ».

François Tacquard rappelle que les élus du massif vosgien demandent que les poids lourds empruntent le tunnel, avec un péage ramené à 30€, en faisant un test sur deux ans.

Finalement, les départements, les régions, APRR et les transporteurs ont encore des positions peu convergentes, jugées frileuses par les élus. Jean Vogel, maire de Saâles, fait remarquer que chaque année sa commune doit dépenser 30 000 € de remise en état des bordures, trottoirs et autres caniveaux sur les 800 mètres de traversée du village.

La position de l'association du massif vosgien (AMV) est d'arriver à réduire le trafic poids lourd de 30% avec une réglementation stricte car la baisse du tarif du péage ne serait pas une mesure suffisante pour modifier la situation.

L'association souhaite voir les trois départements et les deux régions adopter une position commune, une pression politique sur l'APRR étant jugée indispensable. Elle pense aussi engager des actions fortes, dans le massif et à Paris.



Stocks de carburant : Les poids lourds sur la réserve

Même si certaines entreprises rencontrent des difficultés à s'approvisionner, les transporteurs alsaciens disposent a priori de stocks suffisants pour éviter à court terme une paralysie de leur activité.

Les grèves dans les raffineries françaises, dont celle de Reichstett, et les actions de blocage des dépôts de carburant, ont rendu l'approvisionnement des stations-service plus difficile ces derniers jours.

« On a anticipé »

Si certains automobilistes alsaciens se sont depuis dimanche retrouvés devant des pompes à sec, les chauffeurs-routiers, dont les camions constituent l'un des éléments clés de l'économie régionale, ont pour l'instant échappé à ce genre de déboires.

« La fin de semaine va être très difficile. Sans camion, il y a un risque de paralysie de l'économie », avait averti mardi Jean-Paul Deneuille, le délégué général de la Fédération nationale des transports routiers. En Alsace, certains professionnels se montraient hier nettement moins alarmistes : « Même s'il y a eu des pompes ponctuellement à sec du fait de la ruée des automobilistes, leur approvisionnement ainsi que celui des cuves des entreprises de transport est redevenu normal », estimait hier Christian Dupuy, président de la section Alsace de l'Organisation des transports routiers européens (OTRE).

Dans beaucoup d'entreprises, les capacités de stockage propres les mettent a priori à l'abri d'un risque de pénurie, du moins à court terme : « Notre cuve, d'une capacité de 32 000 litres, a été ravitaillée normalement en début du mois. Il nous reste encore de quoi tenir trois-quatre semaines », confiait-on hier par exemple chez Feydt Transport % Logistique à Molsheim (40 poids



A Strasbourg, la cuve des Transports Chalot a été ravitaillée hier alors que le stock de gazole disponible n'excédait pas trois jours.

lourds). Cette entreprise adhère par ailleurs au réseau AS 24 de stations-service dédiées aux poids lourds : « Sur les sept implantées en Alsace, une seule était fermée hier », indique-t-elle.

Le niveau des cuves sous surveillance

D'autres reconnaissent avoir joué la carte de la précaution : « On a anticipé les difficultés en faisant le plein de nos cuves la veille de la journée d'action du 12 octobre. Théoriquement on a de quoi tenir jusqu'à la mi-novembre »,

confiait hier un responsable de l'agence Heppner à Strasbourg (vingt camions). « Au pire, on peut toujours se rabattre sur les stations de l'autre côté du Rhin ! »

Pour Michel Chalot, président de l'Union régionale des transporteurs d'Alsace (URTA), la situation dans la région reste malgré tout « préoccupante » : « Il y a quand même de la difficulté à s'approvisionner normalement. Il faut d'une part que votre revendeur ait du carburant disponible et il faut d'autre part un camion pour effectuer la livraison, or ceux-ci sont très demandés. Vu le contexte, tout ça prend donc plus de temps que d'habitude », résume-t-il.

Du coup, note-t-il, la plupart des transporteurs surveillent attentivement le niveau de leurs cuves : « Notre sérénité n'est pas totale. Et pour certains c'est chaud. Vu l'état de leurs stocks, il y a un risque d'arrêt s'ils ne parviennent pas à s'approvisionner ! »

Les sociétés spécialisées dans le transport d'hydrocarbures, dont les camions-citernes multiplient les rotations aux port aux pétroles à Strasbourg ces jours-ci, ne sont pas forcément les mieux loties : « Lundi, seuls deux de mes quatre fournisseurs habituels avaient de quoi me ravitailler en gazole. Cela a été fait deux jours plus tard mais il y a juste de quoi tenir 4-5 jours », confiait hier un transporteur de Bischoffsheim dont la flotte compte quarante camions.