

Taxe nationale poids lourds, euro vignette...comment encourager des alternatives aux transports par camions ?

Le commentaire ci-dessous concerne plusieurs « tribunes Libres », « Objection »...etc. parues dans le *Faucigny* au sujet de la «taxe nationale poids lourds». Nous remercions l'hebdomadaire local, relais régulier de nos stands, de l'avoir publié dans son édition du 6 février 2014 (articles ci-contre et page suivante).

TRIBUNE LIBRE (1)

Réseau routier haut-savoyard, écotaxe poids lourds : pourquoi ne pas réserver l'exonération aux véhicules « moins polluants » ?

Par l'association *Oikos Kai Bios - Patrimoine Nature et Vie*

La signataire de cette *Tribune libre* réagit à des *Tribune libre* et *Objection !* consacrées l'an passé à la taxe nationale sur les véhicules de transport de marchandises, dite « écotaxe poids lourds ».

OIKOS KAI BIOS - PATRIMOINE NATURE ET VIE remercie tout d'abord *Le Faucigny* de ses espaces d'expression des citoyens. Nous sommes profondément choqués tant par l'exonération sur le réseau routier haut-savoyard de la taxe nationale sur les véhicules de transport de marchandises (*Tribune libre* de l'Association pour le respect du site du Mont-Blanc, *Le Faucigny* du 30 mai 2013, page 11) que par la réaction des transporteurs (*Objection !* de Denis Riand, président-directeur général des *Transports Riand SAS* à Magland, et de Nicolas Bovero, délégué régional Pays de Savoie de l'union d'entreprises *TLF (Transport et Logistique de France)* à Seynod, *Le Faucigny* du 6 juin 2013, page 11). Pour ces derniers, une solution serait de mettre une fois de plus les citoyens à contribution en « aidant financièrement les transporteurs locaux afin qu'ils renouvellent leur parc véhicules en Euro V et prochainement en Euro VI ».

À la lecture de cette *Objection !*, nous avons contacté *TLF*. Nous avons reçu le 20 juillet 2013 une réponse de Nicolas Bovero et nous l'en remercions. Ci-après, quelques passages de notre message du 31 juillet 2013 envoyé suite à son courriel : « *Les perspectives pour la livraison urbaine, notamment en carburant GNV (gaz naturel pour véhicules), vont représenter un réel progrès et nous nous en réjouissons. A propos du renouvellement des flottes mentionné dans l'article, en plus de son coût, celui-ci constitue un gaspillage d'énergie et des ressources, que ce soit pour la construction ou pour le recyclage des véhicules. Le problème des véhicules polluants "trop récents pour être remplacés" reste donc entier. Comme vous ne l'ignorez pas, il existe des alternatives au*

SUITE PAGE 2

L'association *Oikos Kai Bios - Patrimoine Nature et Vie*, fondée l'an 2006, siège à Annemasse.

le Faucigny 6 février 2014 / n.e.

« *Oikos Kai Bios Patrimoine Nature et Vie* remercie *le Faucigny* de ces espaces d'expression des citoyens.

Nous sommes profondément choqués, tant par l'exonération de la taxe nationale poids lourd sur le réseau routier haut Savoyard (*Faucigny* du 30 mai 2013 page 11) que par les réactions des transporteurs (*Faucigny* du 6 juin 2013, page 3).

Réseau routier haut-savoyard, écotaxe poids lourds : pourquoi ne pas réserver l'exonération aux véhicules « moins polluants » ?

Par l'association Oikos Kai Bios - Patrimoine Nature et Vie

2/2 suite de la page 1

6 février 2014

diesel. Nous regrettons qu'elles n'aient pas été mentionnées dans l'article du "Faucigny". Pour exemples, "Prins Dual fuel system" (<http://www.prinsautogas.com/en/markets/transport/transport.html>) ou encore la technologie hybride gaz, de type "Poclair Hydraulics". C'est moins coûteux et moins polluant. Ces alternatives sont-elles encouragées par "TLF" ? Si vous aviez la gentillesse de nous renseigner aussi sur les avancées de la législation, tant en France qu'en Europe, concernant les homologations de ces alternatives. Une consultation approfondie du site Internet de TLF ne nous a pas éclairés sur ces divers points. Nous regrettons qu'à ce jour, aucune réponse n'ait été apportée à ces questions pourtant fondamentales. En effet, les discours que nous entendons font rarement preuve de créativité : il est tellement plus facile de passer par le portemonnaie des contribuables. Pour notre part, nous souhaitons que l'argent public investi dans la recherche ou pour aider les entreprises le soit pour de véritables innovations. Le 15 octobre 2011, lors de notre contribution à l'enquête publique sur le projet de plan de protection de l'atmosphère de la vallée de l'Arve, nous avions mentionné ces alternatives (lire *Les mesures envisagées sur notre site Internet* <http://www.oikoskaibios.com/>, page Nos actions).

L'Objection ! du 6 juin 2013 est titrée *Les transporteurs de la vallée de l'Arve écoresponsables et opposés à la taxe nationale poids lourds*. Nous nous permettons de faire référence à la question écrite n° 117223 posée au gouvernement le 6 septembre 2011 par la députée de la Gironde Michèle Delaunay (aujourd'hui ministre déléguée aux Personnes âgées et à l'Autonomie) au sujet de « la fin du bonus écologique en faveur du GPL » (gaz de pétrole liquéfié) : « Selon [les propres services] du ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement, l'impact d'un véhicule GPL en termes de pollution locale est dix fois moindre que celui d'un véhicule essence et quarante fois moindre qu'un véhicule diesel [...] Cette évolution [à la suppression de la prime de 2.000 euros accordée pour l'acquisition de véhicules au GPL] n'encourage pas non plus

les ingénieurs à faire progresser encore cette technologie parmi d'autres ». La parlementaire Delaunay s'inquiétait aussi d'une prime qui ne tiennne pas « compte [de] l'ensemble des pollutions générées ». Le Grenelle de l'Environnement, auquel fait référence l'Objection ! du 6 juin 2013, montre donc bien des carences dans la définition de la pollution et la modification du bonus écologique pour les véhicules, « qui — selon la députée Delaunay, à présent ministre — favorise uniquement les véhicules électriques » (l'électricité, « essentiellement d'origine nucléaire », est dangereuse et polluante), confirme ces carences.

TLF semble avoir du poids au niveau politique, en France comme en Europe. Nous savons de bonne source que la réglementation européenne n'avance pas sur le système « Dual fuel ». Nous aurions entre autres souhaité connaître les démarches effectuées par TLF pour faire évoluer la législation. Dans ce sens, dans une Tribune libre parue le 14 novembre 2013, l'Association pour le respect du site du Mont-Blanc rappelle son souhait d'Eurovignette. Nous souscrivons totalement à cette notion de réglementation des transports au niveau européen et nous voulons bien convenir que des transports par camion restent indispensables pour les dessertes locales.

Pour en revenir aux mesures prises, à savoir l'exonération sur le réseau routier haut-savoyard de la taxe nationale sur les véhicules de transport de marchandises, pourquoi ne pas la réserver aux véhicules « moins polluants », dans l'esprit de la question écrite de la députée Michèle Delaunay citée précédemment ? Le rétablissement d'une prime pour l'installation de systèmes comme ceux qui ont été évoqués pourrait être une autre solution. Quant à la solution de changer la flotte de véhicules, les mesures que nous proposons éviteraient de surcroît que les poids lourds aux normes inférieures, remplacés aux frais du contribuable, n'aillent polluer l'Afrique ou les pays émergents — comme un ancien transporteur nous l'a confié.

L'association Oikos Kai Bios - Patrimoine Nature et Vie, fondée le 2006, siège à Annemasse.

Nom _____
Prénom _____
Adresse _____
Mail _____

• BONNEVILLE : SI CE N'EST PATOIS. — L'Université populaire Savoie/Mont-Blanc du canton de Bonneville propose une conférence-débat intitulée *N'iron patois (Notre patois)* ce mardi 11 février de 18 h 30 à 20 h dans un estaminet bonnevillois, le *Café des Négociants* (168, rue Pertuiset). (r)

Entrée libre. « Places limitées » et « consommations [...] à régler sur place », précise l'UP.

« Ni club, ni agence » + de 3.400 annonces (femmes et hommes) de particulier à particulier avec leur téléphone pour des rencontres sérieuses sur votre région. POINT RENCONTRES MAGAZINE, documentation gratuite sous pli discret. Appel gratuit : 0800 02 88 02.

LE FAUCIGNY

Administration - Rédaction
Publicité - Abonnements

223 rue des Cygnes - ZI des Bords
B.P. 3 - 74131 Bonneville Cedex
Téléphone 04 50 97 46 03 - Télécopie 04 50 97 46 10
Email : pa@lefaucigny-hebdo.com
Imprimerie : Téléphone 04 50 97 46 00
R.C. : Bonneville 62 811
C.C.P. : 0601736 U 028 Grenoble

Autre Bureau
31 rue de Tournon - 75006 Paris
Téléphone 01 40 46 72 40 - Télécopie 01 40 46 72 46

Editeur **PLANCHER** S.A.
223 rue des Cygnes - ZI des Bords
B.P. 3 - 74131 Bonneville Cedex

Société anonyme au capital de 2.000.000 €
Durée de la société : 99 ans à partir du 1^{er} janvier 1961

Principaux actionnaires :
Pierre Plancher ¹⁰⁰ succ.
Charles Plancher
Directeur de la publication et gérant :
Charles Plancher
Membre inscrit à

Impression : 7.500 exemplaires
N° de commission paritaire : 0116 C 84161
N° ISSN 0991-1987

Pour ces derniers, une solution serait de mettre une fois de plus les citoyens à contribution en "octroyant des aides financiers aux transporteurs de la vallée afin que ces derniers puissent renouveler plus rapidement leur flotte de poids lourds par l'acquisition d'Euro V".

Suite à ces informations, nous avons contacté TLF (Union d'entreprises Transports et Logistiques de France). Nous avons reçu le 20 juillet une réponse de Monsieur BOVERO (délégué régional de TLF et co-auteur de l'article du 6 juin, page 11) et nous le remercions.

Ci-après, quelques passages de notre message du 31 juillet, envoyé suite à ce courriel :
«.....Les perspectives pour la livraison urbaine, notamment en carburation GNV, vont représenter un réel progrès et nous nous en réjouissons.

*A propos du renouvellement des flottes mentionné dans l'article, en plus de son coût, celui-ci constitue un gaspillage d'énergie et des ressources que ce soit pour la construction ou pour le recyclage des véhicules.
Le problème des véhicules polluants « trop récents pour être remplacés » reste donc entier.
Comme vous ne l'ignorez pas, il existe des alternatives au Diesel. Nous regrettons qu'elles n'aient pas été mentionnées dans l'article du Faucigny.*

Pour exemples, *Duel fuel de Prins*

<http://www.prinsautogas.com/en/markets/transport/transport.html>, ou encore la technologie gaz-hybride, de type « hydraulique Poclairn ».

C'est moins coûteux et moins polluant. Ces alternatives sont-elles encouragées par TLF ?

Si vous aviez la gentillesse de nous renseigner aussi sur les avancées de la législation, tant en France qu'en Europe, concernant les homologations de ces alternatives. ».

Une consultation approfondie du site Internet de TLF ne nous a pas éclairés sur ces divers points. Nous regrettons qu'à ce jour aucune réponse n'ait été faite à ces questions pourtant fondamentales.

En effet, les discours que nous entendons font rarement preuve de créativité : il est tellement plus facile de passer par le porte monnaie des contribuables. Pour notre part, nous souhaitons que l'argent public investi dans la recherche ou pour aider les entreprises le soit pour de véritables innovations.

Le 15 octobre 2011, lors de notre contribution à l'enquête publique sur le projet de Plan de Protection de l'Atmosphère de la Vallée de l'Arve, nous avons mentionné ces alternatives (paragraphe « Les mesures envisagées », le PDF est disponible sur notre site Internet <http://www.oikoskaibios.com/>, page « nos actions »).

chauffage au bois, et un autre, avec la commercialisation prochaine, puis la généralisation des Euro VI, dont les émissions de PM 10 et de NOx demeurent résiduelles, la part de la pollution émise par les seuls poids lourds dédiés au transport de marchandises deviendra non significative dans les trois à cinq ans à venir. De plus, les dispositifs portés et défendus par monsieur Jean Martinetti comportent de lourdes carences aux conséquences dommageables, voire dramatiques :

- le report modal de la route vers le fer notamment, avec une organisation locale du fret ferroviaire incapable de trouver un modèle économique viable et qui survit, par voie de conséquence, uniquement grâce aux subventions pléthoriques allouées chaque année par les Etats européens, France et Italie en tête ;
- la taxe nationale sur les poids lourds (TNPL), qui portera lourdement préjudice au pouvoir d'achat des Français car indexée systématiquement aux clients des transporteurs (de +2% à +4,5% du prix facturé [obligation légale]) ; ce nouvel élément fiscal sera répercuté en bout de chaîne sur le tarif final des produits ; comme quoi nos élus politiques locaux, soucieux de la défense de l'intérêt général, demeurent bien inspirés de ne pas soutenir et accréditer cette future taxe supportée par l'ensemble des Français.

Sur ce second point, par extrapolation empreinte d'un sophisme outrancier, monsieur Jean Martinetti s'interroge et sous-entend qu'« il y aurait des camions qui ne payent pas l'autoroute ». Or, aujourd'hui, avec l'augmentation exponentielle des tarifs afférents aux péages autoroutiers depuis la privatisation des infrastructures correspondantes en 2005 (Autoroutes et Tunnel du Mont-Blanc [ATMB] : +14,28% pour les véhicules légers et +25,03% pour les poids lourds), ceux-ci représentent le troisième poste de charge pour les transporteurs (pour les *Transports Riand SAS* : 240.000 francs en 2000 et 320.000 euros en 2012). Par conséquent, non seulement « les camions payent l'autoroute »

Le Faucigny / 6 juin 2013 / 2/2

le
C
D
m
pl
st
a
le
P
C
St
W
le
te
ax
dit

JEUDI 6 JUIN 2013 - N 20

OBJECTION!

Les transporteurs de la vallée de l'Arve écoresponsables et opposés à la taxe nationale poids lourds

De Denis Riand, président-directeur général des *Transports Riand SAS*, à Magland, et Nicolas Bovaro, délégué régional Pays de Savoie de l'union d'entreprises TLF (*Transport et Logistique de France*) à Seynod, suite à la Tribune libre intitulée *Ecotox nationale sur les poids lourds - Haute-Savoie, le bal des faux frères* et signée de Jean Martinetti, vice-président de l'Association pour le respect du site du Mont-Blanc (ARSMB) [le Faucigny du 30 mai 2013].

Dans sa Tribune libre publiée dans votre précédente édition, le vice-président de l'ARSMB, monsieur Jean Martinetti, illustre ses propos antécédents, véhicules considérés par ses soins comme polluants et nuisibles à l'environnement, par la photographie d'un poids lourd appartenant à l'un des principaux transporteurs de la vallée de l'Arve, les *Transports Riand SAS*. Or nous tenons à préciser ici que cette société écoresponsable a mis en œuvre différentes actions visant à réduire fortement son empreinte environnementale. Parmi celles-ci :

- intégralité du parc moteurs, soit vingt et un véhicules de classe Euro V, soit les moins polluants du marché actuellement ;
- moyenne d'âge de ce matériel : deux ans ;
- signature de la Charte d'engagements volontaires de réduction des émissions de CO₂, actée lors du Grenelle de l'Environnement, à l'automne prochain.

Comme vous pouvez le constater, les transporteurs de la vallée de l'Arve, conscients des enjeux et des contraintes écologiques, n'attendent pas les incitations de l'Etat demandées par monsieur Jean Martinetti pour « acheter des véhicules moins polluants » et s'engager en faveur de la préservation de l'environnement.

Surtout, comme le propose très justement José Krcmp, du groupe local d'Europe Ecologie Les Verts, nous sommes favorables à l'octroi d'aides financières aux transporteurs de la vallée de l'Arve afin que ces derniers puissent renouveler plus rapidement encore leur flotte de poids lourds par l'acquisition d'Euro VI. En outre, nous osons espérer que les représentants de l'ARSMB soutiendront cette disposition — qui ne permettra certes pas,

mais ils en demeurent les principaux financeurs de toujours : hier, aujourd'hui et demain.

Alors, en guise de conclusion, en parfait accord avec monsieur Jean Martinetti, « soyons capables de nous concentrer sur l'essentiel : la santé publique », sans nous tromper toutefois de combat, en appliquant des mesures concrètes et efficaces en vallée de l'Arve :

- moderniser les installations du chauffage au bois, élément qui produit à lui seul plus de 50% de la pollution totale ;
- aider financièrement les transporteurs locaux afin qu'ils renouvellent leur parc véhicules en Euro V et prochainement en Euro VI.

A PROPOS DE L'UNION TLF — L'union TLF, entreprises de Transport et Logistique de France, est la première organisation professionnelle couvrant l'ensemble des maillons de la chaîne du transport de marchandises et de la logistique. Elle compte parmi ses adhérents quarante des cinquante premiers groupes de transport et logistique présents en France (classement 2011 de *L'Officiel des Transporteurs*). Elle regroupe les principales entreprises de transport routier, de messagerie expresse, de location de véhicules industriels, de logistique, de commission de transport, de levage, de transport exceptionnel, d'opérations de douane, d'organisation de transport international (ferroviaire, maritime, aérien, fluvial), d'agents et de consignataires maritimes. Les entreprises adhérentes à l'union TLF emploient 220.000 salariés et représentent 80% des transactions douanières, 50% du parc de véhicules routiers, 80% des entreprises de messagerie expresse, 85% du secteur d'activité de la location de véhicules industriels, 80% des entreprises de location de véhicules industriels, 80% des entreprises de location de véhicules industriels, de messagerie expresse, de logistique ainsi que 80% des entreprises de l'organisation de transport. L'union TLF représente les professionnels auprès des administrations régionales, nationales, européennes et internationales et au sein de nombreuses organisations : conseil exécutif du Mouvement des entreprises de France (MEDEF), Comité de liaison européen des commissionnaires et auxiliaires de transport du Marché commun (CLECAT), conseil exécutif de l'Union routière de France (URF), Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA), Confédération internationale des agents en douane (CONFAD), Luaseurope (European Federation of Leasing Company Associations)...

Pour plus d'informations : adresse électronique, nbovero@tlf.com ; site télématique, www.tlf-blog.com.



L'UN DES VINGT ET UN Poids Lourds Des Transports Riand SAS, à Magland, Adhérents de l'Union d'Entreprises Transport et Logistique de France (TLF) Des véhicules tous d'une moyenne d'âge de deux ans et classés Euro V, « soit les moins polluants du marché actuel

L'article du 6 Juin (ci-dessus) titre « Les transporteurs... écoresponsables »
Nous nous permettrons de faire référence à la question écrite n° 117223 posée au Gouvernement le 6 septembre 2011 par la Députée (aujourd'hui Ministre) Madame Michèle DELAUNAY au sujet du bonus écologique : «.....Selon ses propres services, l'impact d'un véhicule GPL en termes de pollution locale est

dix fois moindre qu'un véhicule essence et quarante fois moindre qu'un véhicule Diesel.... Cette évolution (la suppression du bonus pour les véhicules GPL) n'encourage pas non plus les ingénieurs à faire progresser encore cette technologie.... ». Madame DELAUNAY s'inquiétait aussi d'une prime qui ne tienne pas compte de l'ensemble des pollutions générées.

Le Grenelle de l'Environnement auquel vous faites référence montre donc bien des carences dans la définition de la pollution et la modification du Bonus Malus écologique pour les véhicules (en faveur des véhicules électriques, l'électricité d'origine nucléaire est dangereuse et polluante) confirme ces carences.

les relations entre | vivresaservoz@gmail.com

TRIBUNE LIBRE (2)

Écho taxe 74 : la montagne n'est pas la Bretagne !

Par Jean Martinetti

ALORS QUE NOS REPRÉSENTANTS NATIONAUX s'étripent sur le Waterloo de la taxe nationale sur les véhicules de transport de marchandises, il nous paraît nécessaire de remettre les pendules à l'heure de cet hiver sur le sujet, tant au plan national que départemental.

L'Association pour le respect du site du Mont-Blanc (ARSMB) a toujours soutenu cette initiative européenne, appelée *Eurovignette* et destinée à améliorer l'efficacité environnementale du transport routier des marchandises sur la base du principe du pollueur = payeur. L'idée première était de viser le trafic poids lourds transeuropéen, pour lequel le mode ferroviaire amenait une réponse pertinente à condition qu'on lui en donne les moyens. De ce fait, les transports locaux n'étaient pas concernés puisque il s'agissait uniquement d'intervenir sur les camions de transports internationaux routiers.

Jean Martinetti, d'Argonay (canton d'Annecy le Vieux), vice-président de l'Association pour le respect du site du Mont-Blanc (ARSMB).

SUITE PAGE 3

TLF semble avoir du poids au niveau politique, en France comme en Europe.

Nous savons de bonne source que la réglementation européenne n'avance pas sur le système « Duel Fuel ». Nous aurions entre autres souhaité connaître les démarches effectuées par TLF pour faire évoluer la législation.

Dans ce sens, dans la tribune libre du 14 novembre 2013 (ci-contre), l'ARSMB (association pour le respect du site du Mt Blanc) rappelle son souhait d'eurovignette. Nous souscrivons totalement à cette notion de réglementation des transports au niveau européen et nous voulons bien convenir que des transports par camion restent indispensables pour les dessertes locales.

Pour en revenir aux mesures prises, à savoir l'exonération de la taxe poids lourds, pourquoi ne pas la réserver aux véhicules « moins polluants », dans l'esprit de la question écrite de Madame Delaunay citée précédemment.

Le rétablissement d'une prime pour l'installation de systèmes comme ceux qui ont été évoqués pourrait être une autre solution.

Quant à la solution de changer la flotte de véhicules, les mesures que nous proposons éviteraient de surcroît que les poids lourds aux normes inférieures, remplacés aux frais du contribuable, n'aillent polluer l'Afrique ou les pays émergents, comme un ancien transporteur nous l'a confié. »

Compléments d'information

Ministère de l'Ecologie : Taxe carbone ou contribution climat énergie ?

Le Point et France TV Info

[http://www.lepoint.fr/economie/taxe-carbone-philippe-martin-le-pere-noel-des-ecolos-22-08-2013-1716503_28.php#xtor=EPR-6-\[Newsletter-Quotidienne\]-20130823](http://www.lepoint.fr/economie/taxe-carbone-philippe-martin-le-pere-noel-des-ecolos-22-08-2013-1716503_28.php#xtor=EPR-6-[Newsletter-Quotidienne]-20130823)

http://www.francetvinfo.fr/economie/automobile/diesel/taxe-carbone-avantage-fiscal-du-diesel-les-grandes-lignes-de-la-fiscalite-ecologique-du-gouvernement_408993.html

A ce jour (fin avril 2014), ni TLF (présent article), ni Madame Delaunay (voir en page « qui sommes-nous ? » le bilan de notre action « Bonus malus écologique pour les voitures : pour une véritable prise en compte de tous les aspects de la pollution et pour une modification du décret n° 2010-1618 publié le 26 décembre 2010 », n'ont répondu à nos courriers.

© Oïkos Kai Bios janvier-février 2014