



Écotaxe reportée

Alors, heureux ?

Si le monde du transport est heureux, il le cache bien. Malgré le report décidé par le ministre face à l'évidence, la mise en place de la taxe PL ne va pas de soi. D'autant plus que le nouveau calendrier interfère dans les négociations commerciales des entreprises.

Depuis le 6 septembre, on peut penser que l'on est reparti sur de bonnes bases. On aura déjà fait l'économie de l'arrêté du 25 juillet sur les taux de majoration 2013, désormais caducs. Le ministre a annoncé, devant les fédérations, la création d'un observatoire national composé de transporteurs, chargeurs, services de l'Etat, Ecomouv' et SHT. Une sorte de chapeau national pour les observatoires régionaux qui doivent se mettre en place auprès des préfets avant le 30 septembre. De plus, les contrôles en entreprises seront renforcés. Ce sera à la DGCCRF de vérifier l'application de la taxe sur les factures. Quant aux inquiétudes concernant la concurrence étrangère, le ministre avait

tenu à préciser, dès la veille, que la taxe frapperait aussi les étrangers et qu'il fallait s'assurer de l'égalité de traitement. Les fédérations n'ont pas réagi de manière enthousiaste ni concertée. L'OTRE persiste et signe en demandant la remise à plat du système voire d'une rupture du contrat avec Ecomouv' dont elle conteste l'efficacité. De plus, elle réitère l'appel au boycott en l'absence de garanties sur la sécurité du système. La date du 1^{er} janvier 2014 ne satisfait pas non plus TLF. Celle-ci et la FNTR, séparément, font part de leurs propositions de créer un organe de suivi. Par ailleurs, les trois fédérations se rejoignent sur la nécessité que les trois mois et demi qui restent protègent les négociations commerciales.

L'Écotaxe "pourrit" ou "parasite" celles-ci, selon le vocabulaire choisi par l'une ou l'autre des fédérations. La FNTR a souligné la nécessité d'éviter tout contournement de la part des chargeurs.

L'Écotaxe "parasite" les négociations commerciales.

Pour l'UNTF, le parasitage est déjà une réalité et on "va encore chercher à améliorer la productivité en réduisant le parc ou les effectifs", résume son délégué général, Jean-Paul Meyronneinc.

Une bonne nouvelle... pour les chargeurs

Cependant, tous ne sont pas

Les insurgés de l'Écotaxe (et pas seulement)

Entre le "Spinelli collectif national pour la préservation du transport routier", le site www.sauvonsnosemplois.fr et encore d'autres, les sites fleurissent qui ont déclaré la croisade contre le travail illégal, le cabotage, la concurrence déloyale et l'Écotaxe. C'est un fourmillement d'appels au boycott, aux manifestations, à l'abattage des portiques, à la grève qui réunit pêle-mêle transporteurs et conducteurs. Facebook est la vitrine où tout ce monde se bouscule et clame et s'agit. Mais leur ras-le-bol n'est pas que virtuel. Sur la route, certains conducteurs sont prêts à suivre le mouvement de protestation et à se mobiliser aux côtés de leurs employeurs. Mais la taxe fait d'autres mécontents, parmi les professionnels, qui font du transport et ne peuvent pas répercuter la taxe sur leurs clients. C'est le cas des grossistes distributeurs dont les distances moyennes vont de 100 à 180 km avec des véhicules de 18 tonnes. "Les surcoûts sont de 10 % et on paie aussi bien le voyage aller que le voyage retour, à vide. Pour nos tournées, une vingtaine d'arrêts en moyenne, il n'y a pas d'itinéraires alternatifs ni de report modal possible", explique Hugues Pouzin, directeur général de la CGI (Confédération du commerce de gros et international). La répercussion est en effet inenvisageable dans le cadre d'appels d'offres pour une durée de deux à trois ans qui ne tolèrent aucune modification, ajoute-t-il.



Hugues Pouzin, directeur général de la CGI.

de cet avis. Pour les consultants du cabinet Bp2R, qui conseillent les donneurs d'ordres, le report de la taxe a pour effet de stimuler les entreprises. Le surcoût, évalué à 5 % du budget transport (un budget qui pèse entre 4 et 10 % des dépenses globales des industriels français) est très incitatif, et beaucoup d'entreprises s'engagent résolument dans une refonte de leurs organisations de transport, estime le cabinet. "Ce report de trois mois relance la chasse aux réserves de productivité, au travers des différents leviers d'optimisation : hausse du taux de remplissage, mutualisation entre industriels, modification des fréquences de livraison, utilisation de nouveaux conditionnements, transfert modal", indique le cabinet

dans un communiqué. Et le même d'indiquer les autres effets positifs du report de l'entrée en vigueur de la taxe : la garantie d'un démarrage plus fluide du dispositif ; une aubaine pour les industriels et les distributeurs qui ont lancé, début 2013, une refonte de leur schéma transport. Elles jouissent déjà des premiers résultats économiques et environnementaux de leurs initiatives. Quant aux retardataires qui se sont contentés, pour l'instant, d'inscrire dans leur budget les 5 % de surcoûts transport sur le dernier trimestre 2013, ils vont certainement réallouer ce budget de dépenses pour financer des projets d'optimisation visant à compenser l'Écotaxe en 2014.