



FEDERATION DES ENTREPRISES
DE TRANSPORT ET DE LOGISTIQUE DE FRANCE

TLF dans la presse

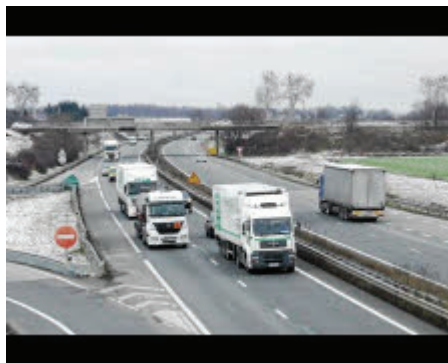
4 février 2011, JDE Edition Bas-Rhin 67

Le Journal Des Entreprises le premier réseau d'information économique en régions

Taxe poids lourds. Les patrons alsaciens debout sur le frein

Tous les jours, plus de 11.500 poids lourds empruntent l'A35 entre Strasbourg et Mulhouse. La taxe poids lourds est la conséquence d'un report de trafic en Alsace depuis l'Allemagne, après que ce pays a lui-même instauré une taxe similaire, il y a cinq ans. Un trafic jugulé, selon les transporteurs.

Dans un an, l'écotaxe, plus connue sous le nom de «taxe poids lourds», entrera en vigueur en Alsace. Elle devrait représenter une hausse de 6 à 13% des coûts de transport sur le réseau alsacien. De quoi alarmer le monde économique régional.



La lettre est partie mi-janvier. Envoyée au Premier ministre, à la ministre du Transport et aux principaux élus alsaciens, elle n'y va pas par quatre chemins: «(...) Nous sollicitons (...) l'abandon du projet d'expérimentation technique et payante de ce système sur notre région, afin de ne pas créer, même durant quelques mois ou semaines, une distorsion de concurrence qui se révélerait totalement arbitraire et injuste, et fortement préjudiciable à notre économie (...)». C'est dit. Cosignée des représentants des transporteurs et des organisations patronales réunis au sein d'un collectif, elle a été envoyée à un an de la mise en oeuvre probable de l'écotaxe poids lourds alsacienne.

Une taxe un an avant le reste de la France

Son principe est simple. Il réside dans l'application d'une taxe estimée entre 0,015 et 0,2 centime d'euro au kilomètre et par essieu pour les camions de plus de 12 tonnes circulant sur l'A35 et ses itinéraires de délestage (quelle que soit l'origine du poids lourd). Alors que la dimension technique du projet vient d'être confiée au consortium emmené par l'Italien Autostrade, l'écotaxe alsacienne doit entrer en vigueur début 2012, soit un an, selon les transporteurs, avant le reste de la France. Et c'est là que le bât blesse. En première ligne, les professionnels alsaciens vont voir leurs tarifs progresser dans une fourchette allant de 6 à 13% selon les cas de figures, par rapport aux voisins d'outre-Vosges. Sans parler de l'équipement en matériel de géolocalisation, qui pourrait atteindre les 2.000euros par camion. De quoi grever la compétitivité du transport alsacien, mais aussi des industriels de la région. Car, selon la loi, le principe de répercussion de la taxe s'appliquera au client. «Imaginez une entreprise de métallerie: le transport de la matière première va augmenter de 10%, celui du produit fini également», s'insurge Christophe Schmitt, patron des Transports Heppner et élu au sein de **TLF** en Alsace. «Ici, on n'a pas suffisamment conscience de l'impact économique».(...)

Réaction...

Conflit portuaire

TLF en appelle à "la responsabilité" des acteurs

Réagissant au conflit social qui frappe une nouvelle fois les ports français, TLF demande "qu'une solution soit trouvée de toute urgence pour sortir d'une crise qui n'a que trop duré". La fédération qui regroupe commissionnaires de transport et transitaires maritimes, commissionnaires en douane, transporteurs routiers et prestataires logistiques, rappelle que les ports français ont déjà connu deux années de dysfonctionnements et de désordres permanents (...) qui ont lourdement sanctionné l'activité de toute la chaîne du transport et de la logistique.

TLF, en appelle à la responsabilité des parties concernées "pour que soient recréées les conditions du dialogue et menée à son terme la réforme portuaire". Elle juge que "les événements de ce début d'année portent également un nouveau coup dur à la compétitivité du pavillon français dont les positions ne cessent de s'effriter et de reculer face à ses concurrents européens".

Selon la fédération, "la situation ne peut plus durer ! Des milliers de conteneurs détournés vers les ports voisins étrangers, des entreprises contraintes de recourir à des mesures de chômage technique... Les conséquences de ces nouveaux épisodes d'arrêts de travail, quelques semaines seulement après ceux de l'automne dernier, rendent la situation chaque jour de plus en plus insupportable pour nos entreprises". Et de rappeler : "Les grèves d'octobre 2010 se sont soldées par une perte de plus de 600 M EUR pour l'ensemble des filières dont l'activité est liée au port de Marseille-Fos. On s'achemine aujourd'hui vers une situation encore plus désastreuse".

Mercredi 26 janvier 2011, Les Echos

La grève dans les ports reconduite de vendredi à lundi prochain

ANTOINE BOUDET

Le syndicat CGT des ports et docks français a annoncé, hier, la reconduction de son appel à la grève pendant quatre jours, de vendredi à lundi, selon les mêmes modalités que le week-end dernier. Cette grève vise à protester contre une demande du gouvernement de renégocier un projet d'accord sur la pénibilité.

Les dockers feront grève vendredi et dimanche, et les agents portuaires samedi et lundi. La Fédération des Entreprises de Transport et Logistique de France (**TLF**) en a appelé, hier dans un communiqué, « à la responsabilité des parties concernées pour que soient recréées les conditions du dialogue et menée à son terme la réforme portuaire ».

Lundi 24 janvier 2011, Pour info, Sur Le Dauphiné Libéré

Ecotaxe "Nos entreprises ne pourront supporter l'impact d'une telle mesure"

- [Haute Savoie](#)
- [Annecy](#)

Simon Boisier (à droite), président de **TLF** Pays de Savoie, Nicolas Bovero, délégué régional, et les responsables de l'entreprise Descombes, implantée sur l'un des axes concernés, s'inquiètent de la mise en place de l'écotaxe. Le DL/J.-P.D.

« Nos entreprises ne pourront supporter l'impact financier d'une telle mesure, qui pourrait représenter dans nos budgets un poste aussi important que celui des péages autoroutiers, soit 6 à 7 % de nos chiffres d'affaires ». Cette mesure qu'évoquent avec inquiétude les responsables de la **fédération des entreprises de transport et de logistique de France (TLF)** est celle de l'écotaxe qui devrait être instaurée en Haute-Savoie dans un délai d'une année.

Cette redevance liée à l'usage du réseau routier non concédé (hors autoroute) s'appliquera aux véhicules de plus de 3,5 tonnes, pour un montant variant entre 2 et 20 centimes par kilomètre, en fonction des caractéristiques du véhicule (nombre d'essieux, poids total autorisé, classe d'émission de CO2 du véhicule...). 80 % du transport routier de marchandises se fait sur une distance inférieure à 150 km

La directive, fruit des réflexions engagées lors du Grenelle de l'environnement (article 11 de la loi de Programmation), est nationale, avec des déclinaisons départementalisées puisque, désormais, la gestion du réseau routier, hors nationales, incombe aux Départements.

En Haute-Savoie, trois axes seraient concernés car répondant à un critère de fréquentation de plus de 800 poids lourds par jour :

- la D 1203, entre Éteaux et Bonneville,
- la D 1205, entre Cluses et Bonneville,
- la D 1508, entre Éloise et Épagny.

S'ils s'inquiètent de la mise en place de cette mesure, ils soulèvent aussi de multiples interrogations : « Existera-t-il un régime particulier pour les structures riveraines des départementales concernées ? Dans l'affirmative, de quelle façon seront réglés les préjudices et les phénomènes de concurrence déloyale qui pourraient en découler ? De quelle manière sera répartie cette charge dans le cadre de transports multi-lots ou multi-clients ? »

Mais les responsables de **TLF** ne se contentent pas de questionnements, ils affirment leurs positions : « On nous laisse entendre que taxer les poids lourds peut faciliter le recours à un autre mode de transport. Mais il faut être conscient qu'en

France, 80 % du transport routier de marchandises se fait sur une distance inférieure à 150 km. Il s'agit d'opérations de distribution auxquelles il n'existe pas d'alternative. Nos entreprises ne pourront supporter le coût de cette nouvelle taxe et elle sera forcément répercutée. Au bout de la chaîne, c'est le consommateur qui paiera ». Des efforts déployés pour réduire les émissions de CO2

Aux arguments financiers, les professionnels du transport de marchandises ajoutent d'autres interrogations pour défendre leur dossier : « Comment assurera-t-on le décompte des passages ? La redevance payée sera-t-elle suffisante pour couvrir les coûts de mise en œuvre et de gestion ? ».



(...)

Et ils avancent des propositions : « Nous n'avons pas attendu pour développer des mesures allant dans le sens de la réduction des émissions de CO2. Elles passent par des études sur nos consommations de carburant, par le renouvellement de nos véhicules, par la formation de nos chauffeurs à l'éco-conduite. Les entreprises françaises font des efforts, aujourd'hui, a minima, nos camions répondent aux normes Euro 3 en matière d'émissions de polluants. En Allemagne, en Italie, en Espagne, l'état accorde une prime pour l'achat de véhicules aux normes Euro 5. »

Sans aucunement rejeter l'argument environnemental, les professionnels du transport routier des marchandises demandent à être entendus dans la réflexion engagée sur la mise en place de l'écotaxe.

24 janvier 2011, Le Dauphiné Libéré

TLF EN CHIFFRES 30 000 salariés pour 500 adhérents

TLF en Rhône-Alpes

TLF EN CHIFFRES

30 000 salariés pour 500 adhérents

TLF en Rhône-Alpes

La fédération des entreprises de **transport** et logistique de France (**TLF**) est la première et la seule organisation professionnelle couvrant l'ensemble des métiers de la chaîne du **transport** et de la logistique. Elle regroupe les principales entreprises de **transport** routier, messagerie-express, location de véhicules industriels, logistique... En Rhône-Alpes, **TLF** rassemble plus de 30 000 salariés pour 500 adhérents. Sur les départements savoyards, hors groupes, **TLF** représente une centaine d'entreprises adhérentes, 7 000 salariés et 5 000 véhicules.

Mardi 18 janvier 2011, Blog TLF

Éco-taxe PL : Autostrade chargé de sa mise en œuvre

Le consortium mené par le groupe italien Autostrade a été choisi dans le cadre d'un appel d'offres pour mettre en œuvre la future éco-taxe poids lourds en France. Soit un contrat d'une valeur de plus de deux milliards d'euros, a annoncé ce jour Atlantia, la maison mère d'Autostrade.

A l'issue de l'appel d'offres lancé en mai 2009, le ministère français du Développement durable a sélectionné Autostrade per l'Italia comme meilleur offrant. Ce contrat, qui sera attribué définitivement au cours des prochains mois, est d'une durée de treize ans et d'une valeur de plus de 2 milliards d'euros. Il prévoit la réalisation et la gestion d'un système de télépéage satellitaire.

Le consortium mené par Autostrade, qui en détient 70% est composé des groupes français Thales (11%), SNCF (10%), SFR (6%) et Steria (3%).

Le concessionnaire autoroutier français Sanef, filiale de l'espagnol Abertis, qui concourait avec Egis, la filiale infrastructure de la Caisse des dépôts, Siemens, Atos et Safran est arrivé en seconde position. Enfin, le constructeur Bouygues est associé à Orange et à l'autrichien Kapsch, spécialisé dans les systèmes de facturation embarquée, a terminé troisième position.

L'éco-taxe poids lourds, décidée lors du Grenelle de l'Environnement, touchera tous les camions de plus de 3,5 tonnes, soit environ 600.000 camions français et 200.000 étrangers, sur les 12.000 km de routes nationales et des 2.000 km de routes départementales concernées en France. L'enjeu est très important pour l'État. Cette taxe perçue à partir de 2012 sur la circulation des véhicules de 3,5 tonnes et plus devrait permettre d'encaisser 1,5 milliard d'euros par an.

Mardi 18 janvier 2011, Blog TLF

44 tonnes : publication du décret

Dans un communiqué de presse daté du 18 janvier, les ministres, Nathalie Kosciusko-Morizet et Thierry Mariani, indiquent que cette mesure autorise immédiatement la circulation des poids lourds équipés de cinq essieux transportant des produits agricoles et agroalimentaires. La liste des produits éligibles figure en annexe de l'arrêté.

Le passage de 40 à 44 tonnes sera étendu à tous les types de chargement, en 2012 de façon concomitante avec l'introduction de l'écotaxe poids-lourds.

Afin de limiter l'impact sur les chaussées, les poids-lourds de 44 tonnes devront, à partir de 2014, être progressivement équipés de six essieux. Cette modernisation du parc suivra un calendrier parallèle à celui de la norme Euro 6. A partir de 2019, seuls les poids lourds à six essieux seront autorisés à circuler avec un poids de 44 tonnes.

En clair, l'obligation d'un sixième essieu pour les transports au-delà de 40 tonnes sera effective à compter de 2014 pour les véhicules neufs et étendu à tous les véhicules à compter de 2019.

Décret 44 tonnes : [Décret du 17/01/2011](#)

Arrêté 44 tonnes : [Arrêté du 17/01/2011](#)

Jeudi 11 janvier 2011, BLOG TLF

European Transport Registry (ETR)

En mars 2010, **TLF** avait alerté les services du Ministère chargé des transports (DGITM) sur les pratiques de l'entreprise « **EUROPEAN TRANSPORT REGISTRY ETR SPRL** » domiciliée à Bruxelles.

Cette entité se présentait comme centralisant depuis le 1^{er} janvier 2010 sur un site internet « les informations relatives aux licences communautaires de transport enregistrées auprès des États membres de la Communauté européenne ». Pour ce faire, il est proposé aux entreprises de se connecter sur un site internet (www.europeantransportregistry.eu) avec l'aide de l'identifiant figurant dans le courrier adressé.

Le Ministère français chargé des transports (DGITM) avait indiqué ne pas connaître cet organisme, ni la Commission européenne qu'il avait interrogé. La DGITM avait précisé que **ce site ne présente pas un caractère officiel** et qu'il ne permet pas de répondre aux obligations légales et réglementaires françaises et communautaires relatives à la profession de transporteur routier. Les pouvoirs publics ajoutaient que ce site internet ne constitue pas non plus une réponse aux futures obligations communautaires liées au registre électronique prévues dans le paquet routier, qui entreront en application fin 2011.

A la demande de **TLF**, la DGITM a mené une enquête et a saisi le centre de surveillance du commerce électronique pour qu'il examine cette affaire. En outre, l'Office central de lutte contre la criminalité liée aux technologies de l'information et de la communication a été alerté.

La DGITM indique que la DGCCRF lui a confirmé que ce dossier était en cours d'instruction »active» par la DIRECCTE de Lille, responsable de la coopération transfrontalière. En conséquence, il est conseillé aux transporteurs concernés de transmettre une plainte formelle auprès de:

DIRECCTE du Nord-Pas-de-Calais – Pôle C

A l'attention de M. Hervé HENON

95, boulevard Carnot – BP 10219

59029 LILLE CEDEX

Mercredi 12 janvier 2011 : L'Antenne

Transports terrestres : 10 mesures contre de nouvelles crises

Appelés à débattre sur les propositions du Conseil général de l'environnement et du développement durable suite aux perturbations dans les transports terrestres fin décembre, les participants à la table ronde réunie lundi à l'initiative du Meddtl ont retenu dix mesures. Elles concernent notamment la gestion de l'information et la régulation des transports routiers de marchandises.



Nathalie Kosciusko-Morizet, ministre de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement Meddtl.

Présentées par **Nathalie Kosciusko-Morizet**, ministre de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement, et **Thierry Mariani**, secrétaire d'État aux Transports, en présence de **Frédéric Lefebvre**, secrétaire d'État chargé du Commerce, les mesures retenues fixent un calendrier sans chiffrage financier. À la demande de la Fntr, **de TLF**, de L'OTRE, de l'UNOSTRA et de L'AUTF, la mise en oeuvre des interdictions de circulation des poids lourds fera l'objet d'une refonte avec le ministère de l'Intérieur. *"Ce travail sera mené avec les transporteurs afin de mettre au point des mesures spécifiques en fonction du réseau, de l'équipement des poids lourds et des marchandises transportées"*, explique Thierry Mariani. Première réunion *"d'ici la fin du mois et les travaux devraient se poursuivre jusqu'à l'été"*, confie **Daniel Bursaux**, directeur général des infrastructures, des transports et de la mer. En parallèle, seront identifiées *"les zones à risque pour la circulation des poids lourds, des itinéraires prioritaires pour les secours et les transports en commun"*, reprend le secrétaire d'État aux Transports *"avec un premier état des lieux sous un mois"*. L'optimisation et la disponibilité des matériels d'intervention existants sont en outre privilégiées via l'équipement de Gps. Sous un an, la flotte affectée à l'Île-de-France et au Grand Est en sera dotée et, sous deux ans, l'ensemble du parc national (1.400 matériels environ). Quant aux stocks de sel destinés au réseau national, ils seront renforcés. Équivalents à vingt jours en début de saison, *"l'approvisionnement devra être sécurisé de façon à garantir durant tout l'hiver une autonomie minimale de huit jours d'intempéries en coordination avec les collectivités"*.

GESTION DE L'INFORMATION

Globalement, l'information délivrée aux usagers est jugée défailante. Aussi, les ministres préconisent-ils la mise en oeuvre d'un *"système d'alerte avancé"* qui s'appuierait *"sur les principaux médias radio, télé et web ainsi que sur les sociétés de transport"*. S'agissant du ferroviaire, *"la politique de fiabilisation des matériels roulants sera poursuivie"*, indique Thierry Mariani. La SNCF s'engage ainsi à travailler avec les constructeurs pour rendre les trains plus résistants au froid et à la neige dès leur conception. *"La maintenance doit aussi être adaptée en généralisant par exemple les installations de dégivrage"*, et en renforçant *"les capacités de l'infrastructure ferroviaire à supporter les intempéries hivernales à l'aide de réchauffeurs d'aiguillage et d'élagages"*. Dans ce cadre, demande est faite à la sncF et à Réseau ferré de France d'identifier les actions à entreprendre prioritairement. Parmi les autres mesures citons : *"L'amélioration de l'information fournie aux passagers à bord des trains et dans les gares, la meilleure prise en charge des voyageurs ferroviaires"* et, dans les transports collectifs, *"la dé-finition de voies de bus prioritaires avec adaptation du déneigement en conséquence"*. Avenu d'un dysfonctionnement dans les échanges entre Météo France et les PC chargés de la gestion des crises météorologiques, un agent de Météo France y sera désormais affecté à chaque événement exceptionnel.

Mardi 11 janvier 2011, Blog *TLF*

Intempéries neigeux : Table ronde ministérielle du 10/01/2011

Les épisodes neigeux qui ont touché le Nord et l'Est de la France au cours du mois de décembre ont conduit le gouvernement à confier une mission d'inspection au Conseil général de l'Environnement et du Développement durable (ancien Conseil général des Ponts et Chaussées) portant sur les mesures mises en œuvre face aux intempéries dans le domaines des transports terrestres, leur efficacité et les voies de progrès pour mieux appréhender de telles situations.

Sous la présidence de Nathalie Kosciusko-Morizet, ministre de l'Écologie, et de Thierry Mariani, secrétaire d'État aux Transports, une réunion d'échange sur les conclusions de cette mission et plus généralement sur les améliorations à apporter en cas de crise a eu lieu le 10 janvier. Assistait également à cette réunion Frédéric Lefebvre, secrétaire d'État chargé du Commerce, de l'Artisanat, des PME, du Tourisme, des Services, des Professions libérales et de la Consommation.

Cette réunion du 10 janvier 2011 s'est tenue, en présence des représentants des services de l'État, d'acteurs publics, de gestionnaires d'infrastructures, d'opérateurs, de fédérations professionnelles et d'associations d'usagers. Pour sa partie relative aux transports terrestres, bien évidemment, *TLF* a participé à cette réunion. Notre fédération était représentée par Patrick Bouchez, délégué général.

Au titre des transports routiers, les ministres ont notamment retenu les propositions suivantes :

- Amélioration en amont de la coordination des services de l'État, notamment les échanges entre Météo France et les PC des zones de défense ;
- Renforcement des moyens afin de garantir la disponibilité des matériels et équipement en GPS des véhicules d'intervention ;
- Réflexion sur l'amélioration du système d'information des usagers (alerte, suivi, etc...) ;
- Identification des zones à risque pour la circulation des poids lourds et des itinéraires prioritaires pour les secours et les transports en commun ;
- Révision des modalités de mise en œuvre des interdictions de circuler des poids lourds. Une réunion de travail avec les fédérations de transporteurs est prévue pour fin janvier afin de mettre au point des mesures spécifiques en fonction du réseau, de l'équipement des véhicules et des marchandises transportées.

TLF sera particulièrement vigilante afin d'éviter à ses adhérents de subir de nouveaux préjudices à l'occasion des prochains épisodes neigeux.

16 décembre 2010, le blog de Natalie Grange

Sur « Le Transport et moi »

En sortant du conseil d'administration de ce 16 décembre 2010, Philippe Grillot devait se dire qu'il n'avait pas raté sa semaine : lundi, il gagnait haut la main les élections de la CCI de Lyon, vendredi, il raflait la confiance du conseil d'administration de **TLF** qui décidait de le reconduire jusqu'au 31 mars 2011.

(...)