

La lettre de l' **OTRE**

OBSERVATOIRE
REGIONAL
DES TRANSPORTS



MIDI-PYRENEES

N° 38 - Octobre 2013

**TRIBUNE
LIBRE**

TRIBUNE LIBRE :

• **Ecotaxe Poids Lourds :
un chantier toujours en cours.....1**

ACTUALITE REGLEMENTAIRE:

• **L'écotaxe Poids Lourds début 20142/3**

ACTUALITE Eurosud transport :

• **LGV du Sud Ouest européen, où en est-on? 3/4**

AGENDA :

• **Réunion thématique le 20 décembre 2013.....4**

PARUTION :

• **FIMO / FCO.....4**



Ecotaxe Poids Lourds : un chantier toujours en cours...

Initialement prévue pour le 20 juillet 2013, puis décalée au 1er octobre, l'entrée en vigueur de l'Ecotaxe a une nouvelle fois été reportée officiellement pour des raisons techniques au 1er janvier 2014. Mais comment être sûr que ces « dysfonctionnements persistants » seront corrigés dans trois mois ?

Dans les faits, seuls 20.000 camions, sur un total de près de 800.000 concernés, étaient enregistrés au mois de septembre par ECOMOUV'.

Il est donc urgent de reporter « sine die » l'entrée en vigueur de l'Ecotaxe et de mettre à plat ce dispositif inadapté au fonctionnement de nos entreprises, car il est impossible que la taxe soit perçue dans les conditions actuelles : celle-ci étant enlisée par des problèmes techniques, juridiques et commerciaux :

- Sur l'aspect technique : incohérence des relevés de terrain et difficultés administratives dans le traitement des dossiers d'enregistrement : plus de 80 % des dossiers déposés sont rejetés en raison d'une incompréhension des textes réglementaires,
- Sur l'aspect juridique : Un environnement juridique de la taxe non sécurisé : le Décret du 26 juin 2013 relatif aux droits et obligations du redevable crée notamment une rupture du principe d'égalité de traitement devant l'impôt entre les transporteurs français et les transporteurs étrangers. Les camions français devant être équipés de façon systématique et permanente d'un boîtier même s'ils ne circulent pas sur le réseau taxable alors que les camions étrangers n'auront à être équipés d'un boîtier que s'ils empruntent le réseau taxable,
- Sur l'aspect commercial : la loi sur la majoration du prix de transport en compensation de la taxe amène de nombreux chargeurs à revoir les contrats de transport avec leurs sous-traitants soit en diminuant directement le prix de transport, soit en rompant le contrat dans le but de revoir les conditions tarifaires pour respecter la loi sur la majoration. Une nouvelle pression va donc s'exercer sur les prix.

Rappelons que le transport routier de marchandises, qui emploie plus de 400.000 salariés est au bord de l'asphyxie : chaque jour des entreprises font faillite, et licencient. C'est donc le moment choisi pour imposer une taxe supplémentaire qui frappera de plein fouet nos PME.

Le ministre des transports promet que le dispositif de majoration du prix de transport doit assurer « la répercussion simple, efficace et complète » de la taxe sur les chargeurs.

Cette promesse impossible n'engage que ceux qui y croient. Sur un marché ultra-concurrentiel comme celui du transport routier, aucune loi n'empêchera la taxe d'entraîner à la fois une augmentation du prix payé par les chargeurs, une diminution du prix perçu par les transporteurs et une diminution des quantités transportées.

Il s'agit d'un pas en arrière pour le transport de marchandises qui aura un coût économique très élevé, car elle se traduira par une augmentation de charges touchant les biens produits ou consommés en France. Elle augmentera le différentiel de compétitivité dont souffre la France sans diminuer l'écart de compétitivité dont souffre le pavillon routier français. Elle encouragera le développement des solutions alternatives et souvent étrangères de transports exécutés en 3,5 tonnes remorquant, qui échappent complètement au dispositif.

L'Ecotaxe telle qu'elle est définie est donc inopportune : elle provoque un surcoût d'origine fiscale sans contrepartie positive en termes d'effets externes.

La détestation du transport routier est sans doute politiquement correcte : elle est surtout économiquement coûteuse en termes de compétitivité et donc d'emplois pour nos entreprises et notre économie.



Christophe Dicostanzo

Christophe DICOSTANZO
Président OTRE Midi-Pyrénées

L'écotaxe poids lourds vise à faire payer l'usage des routes et autoroutes non concédées par l'utilisateur pour financer durablement les infrastructures de transport.

Elle a également pour objectif de modifier les comportements, notamment favoriser le report modal. Elle s'applique équitablement aux véhicules français, comme aux véhicules étrangers. Pour sa collecte, les véhicules seront équipés de boîtiers électroniques dotés d'un système de localisation par satellite.

L'entrée en vigueur de la taxe poids lourds interviendra le 1er janvier 2014.

INFORMATIONS PRATIQUES : Ecotaxe poids Lourds

Démarches à effectuer

D'ici au 1er janvier 2014, les poids lourds français et étrangers doivent s'enregistrer auprès soit d'une société habilitée fournissant un service de télépéage soit auprès d'Ecomouv'. Il appartient désormais à chaque entreprise d'accomplir les démarches nécessaires.

A consulter :

Décret n° 2013-559 du 26 juin 2013 relatif aux droits et obligations des redevables de la taxe sur les véhicules de transport de marchandises.

Arrêté du 12 juillet 2013 relatif à l'enregistrement des véhicules soumis à la taxe sur les véhicules de transport de marchandises.

Montant et calcul de la taxe (à payer par le transporteur)

Le montant de la taxe poids lourds calculé par kilomètre parcouru sur le réseau taxable varie en fonction du nombre d'essieux et du poids total autorisé en charge (PTCA).

L'arrêté du 14 mai 2013 porte détermination du taux de la taxe nationale sur les véhicules de transport de marchandises et des modulations qui lui sont applicables au 1er janvier 2014.

Type de véhicule	Taux 2014 en centimes d'euro/kilomètre
1ère catégorie : <ul style="list-style-type: none"> véhicules moteurs seuls ayant deux essieux dont le poids total autorisé en charge est supérieur à 3,5 tonnes et inférieur à 12 tonnes 	
2e catégorie : <ul style="list-style-type: none"> véhicules moteurs seuls ayant deux essieux dont le poids total autorisé en charge est égal ou supérieur à 12 tonnes ; les véhicules moteurs ayant trois essieux ; les ensembles de véhicules ayant trois essieux 	8,8 11,1
3e catégorie : <ul style="list-style-type: none"> les véhicules moteurs ayant quatre essieux ou plus ; les ensembles de véhicules ayant quatre essieux ou plus. 	15,4

Le taux est aussi modulé en fonction des émissions polluantes du véhicule .

Classe d'émission Euro	Majoration ou minoration de la taxe en 2014
Véhicules électriques	- 40 %
EURO VI et véhicule plus respectueux de l'environnement (VRE) en EURO V	- 15 %
EURO V	- 5 %
EURO IV	0 %
EURO III	+ 10 %
EURO II	+ 15 %
EURO I et véhicules antérieurs à la classe EURO I	+ 20 %

Enfin, pour les régions excentrées, il existe un abattement de 30 % en Aquitaine et en Midi-Pyrénées et de 50 % en Bretagne. Une réduction de 10 % s'applique aussi au redevable abonné à un service de télépéage.

Majoration obligatoire du prix du transport

(à payer par le donneur d'ordre)

Il ne s'agit pas d'un mécanisme de répercussion direct de l'écotaxe acquittée par le transporteur redevable. Le dispositif est fondé sur un pourcentage forfaitaire du prix du transport routier, il ne donne pas lieu à négociation et son montant figure sur une ligne spécifique en pied de facture. Le non respect de ce mécanisme est sanctionné pénalement.

Suivant l'arrêté du 25 juillet 2013 fixant les taux de majoration prévus à l'article L. 3222-3 du code des transports pour 2014, le prix du transport doit être majoré, selon les taux suivants :

- un taux intrarégional pour les transports effectués à l'intérieur d'une seule région, en fonction des régions. En Midi-Pyrénées, il est fixé à 2,8 %. (Consultation des différents taux de majoration dans l'annexe figurant dans l'arrêté du 25 juillet 2013).
- un taux unique pour les transports effectués entre les régions qui correspond à 5,2 %.

Dernière actualité Écotaxe

Mise en place d'un observatoire régional de l'écotaxe poids lourds en Midi-Pyrénées.

Pour aider au mieux les entreprises à s'approprier le nouveau dispositif et afin d'informer les acteurs, d'identifier les difficultés, de suivre la mise en place de la démarche et d'en mesurer les effets, le ministre délégué chargé des Transports a demandé à l'ensemble des préfets de région de constituer dans chaque région un groupe d'échanges, sous forme d'observatoires de l'écotaxe poids lourds.

Ainsi, en Midi-Pyrénées, conformément à cette demande, le 4 octobre 2013, les représentants des professionnels et des administrations concernées ont tenu la première réunion de cet observatoire.

ACTUALITÉ EUROSUD TRANSPORT LGV du Sud Ouest européen, où en est-on?

Fin juin 2013, à l'issue des travaux de la commission « Mobilité 21 », il est clairement apparu que tous les projets inscrits au SNIT en 2010 ne pourraient pas être réalisés dans un délai raisonnable, c'est-à-dire avant 2030.

En effet, 70 projets avaient été inscrits pour un montant évalué à 245 Mds€ dépassant largement le budget que la France peut consacrer à ses infrastructures de transport, en particulier dans le contexte économique et financier actuel. Plus encore, le rapport a démontré que si l'État n'augmentait pas significativement les ressources de l'AFITF durant toute cette période, très peu de projets verraient le jour à cet horizon.

A moyens constants pour l'AFITF, la commission « Mobilité 21 » a démontré dans son « scénario 1 » que seulement 9 projets verraient le jour pour un montant de 8 à 10 Mds€.

Le 9 juillet 2013, le Premier Ministre a rendu son arbitrage dans le cadre du projet « Investir pour la France » et son choix s'est porté sur le « scénario 2 », proposé dans le rapport « Mobilité 21 », permettant la mise en place d'un investissement de 28 à 30 Mds€ dans les infrastructures de transport, moyennant une augmentation importante des moyens de l'AFITF.

Dans ce scénario « ambitieux », 20 projets sont retenus au titre des priorités à réaliser avant 2030.

Les projets de lignes nouvelles ferroviaires totalisent 23 milliards.

Si les effets d'annonce ont focalisé l'attention sur la priorité

donnée à la LGV Bordeaux-Toulouse (7,1 Mds€), il ne faut pas oublier que figurent également dans ces priorités :

- 6,7 Mds€ sur la LN PACA (traitement des nœuds ferroviaires de Marseille et Nice).
- 4,2 Mds€ sur la LN Paris-Normandie (traitement du nœud Paris-St-Lazare-Mantes et de la gare de Rouen).
- S'ajoutent à ces projets 5,3 Mds€ pour d'autres investissements ferroviaires, dont 2 Mds€ pour de premiers travaux sur la LGV Paris-Orléans-Clermont-Lyon, l'interconnexion Sud Ile-de-France, la LN Bordeaux-Hendaye, la LN Perpignan-Montpellier et le Contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise.
- Enfin, 5 Mds€ sont répartis sur 8 projets routiers et autoroutiers, dont l'aménagement de la RN 126 Toulouse-Castres.

Eurosud Transport
Centre de ressources et d'actions



Il faut bien sûr se féliciter de cette décision qui donne à Toulouse, 4e ville de France, des perspectives claires concernant l'arrivée de la grande vitesse dans les meilleurs délais. Mais la LGV Bordeaux-Toulouse n'est que la première phase d'un projet plus global et ne doit pas faire oublier l'importance majeure des connexions européennes que sont Bordeaux-Espagne, Montpellier-Perpignan et Toulouse-Narbonne.

Les projets Bordeaux-Espagne et Montpellier-Perpignan sont très avancés. Tout doit être fait pour qu'ils figurent dans les priorités de réalisation, juste après Bordeaux-Toulouse. Les études sont au stade du lancement de l'enquête publique. Ces procédures doivent être lancées pour préserver l'avenir et donner des perspectives et des garanties aux acteurs économiques et sociaux de ces territoires. Les études préalables au débat public de la liaison Toulouse-Narbonne sont également terminées. La logique voudrait que l'on termine cette phase par le lancement du débat initialement programmé pour 2013.

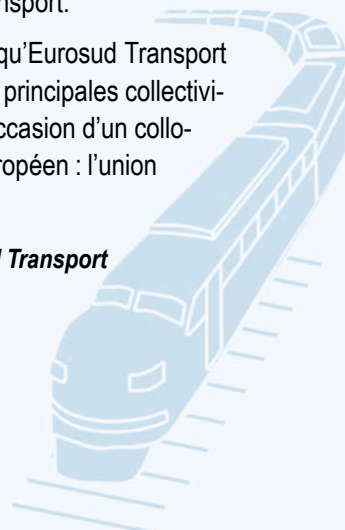
Il paraît évident que les contraintes budgétaires imposent un nouveau calendrier de réalisation pour les LGV, mais ces projets ne peuvent pas être simplement abandonnés alors que l'Espagne s'est dotée d'un réseau de trains à grande vitesse aussi performant et étendu que le nôtre. La LGV Barcelone-Perpignan est achevée et bientôt l'Y Basque arrivera à la frontière.

N'oublions pas les enjeux du fret transpyrénéen. La rénovation des infrastructures ferroviaires et le basculement du trafic voyageurs sur les LGV offriront de nouvelles capacités pour des itinéraires de fret ferroviaires performants, là où la congestion routière se fait sentir un peu plus chaque jour.

L'espace territorial du Sud Ouest Européen, est mal identifié en France mais il recèle pour l'avenir des potentiels d'échanges et de croissance qu'il faut continuer de soutenir. On sait rarement qu'il compte le double d'habitants que l'Ile de France. Fort de ses 8 millions d'emplois (5,2 millions en Ile de France), il est toujours sous équipé en infrastructures de transport.

C'est pour défendre ces arguments qu'Eurosud Transport a réuni à Paris, le 9 octobre 2013 les principales collectivités impliquées dans ces projets à l'occasion d'un colloque intitulé : « LGV du Sud Ouest européen : l'union sur toute la ligne ».

Valérie Cormier : Directrice d'Eurosud Transport
Contacts :
Tél : 05 34 41 18 39
<http://www.eurosud-transport.com/>



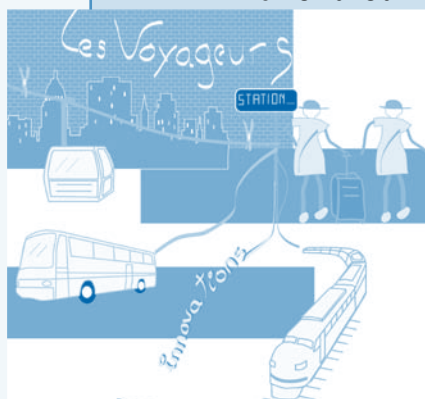
MANIFESTATION...AGENDA ...ORT

Dans le cadre de ses échanges thématiques l'ORT organise un colloque

Le vendredi 20 décembre 2013, en matinée

Transport de voyageurs

quels services, quel confort, vers quelles innovations ?



Des exposés, des débats pour une vision plus concrète des évolutions attendues dans le monde du transport.

Cette assemblée est largement ouverte aux professionnels ainsi qu'aux représentants des collectivités territoriales.

Elle se tiendra à la Chambre de commerce et d'industrie (CCI) de région, 5 rue Dieudonné Costes 31700 Blagnac.

Vous retrouverez dans les semaines à venir toute information utile sur le programme ainsi que les modalités d'inscription sur notre site internet : <http://www.ortmidipyrenees.com>



Arrêté du 23 mai 2013 modifiant l'arrêté du 3 janvier 2008 relatif au programme et aux modalités de mise en œuvre de la formation professionnelle initiale et continue des conducteurs du transport routier de marchandises et de voyageurs.- JORF 4 juin 2013.



A cette occasion, une plaquette de présentation actualisée a été réalisée par la DREAL Midi-Pyrénées. Retrouvez l'édition 2013 sur le site DREAL <http://www.midi-pyrenees.developpement-durable.gouv.fr/>

L'ORT est une association loi 1901 rassemblant les partenaires du transport en Midi-Pyrénées : organisations professionnelles, chambres consulaires, Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement et autres administrations, Conseil Régional, autorités organisatrices des transports.

L'animation et le secrétariat de l'Observatoire Régional des Transports Midi-Pyrénées sont assurés par la DREAL, division transport routier :

1 rue de la Cité administrative, CS 80002
 31074 Toulouse cédex 9

Tél : 05.61.58.54.09 - Fax : 05.61.58.55.48

site ORT Midi-Pyrénées : <http://www.ortmidipyrenees.com/>



Directeur de la publication : Jean-François Brou
Rédacteur en chef : Eugène Sacuto
Rédactrice : Suzanne Soubrenie Bordet
Conception : DREAL/STID : Joëlle Nivet
Impression : Imprimerie Lecha
Dépôt légal : octobre 2013
ISSN : 1625 - 6034

