

## *Revue de presse – septembre 2011*

Loin d'être absente de la sphère médiatique, la filière des véhicules industriels occupe une place non négligeable dans la presse. Il est, en effet, fréquent que les multiples acteurs du secteur (entreprises et organismes institutionnels) fassent l'objet d'analyses et de commentaires en tant que tels, ce qui témoigne à la fois de la spécificité et de l'importance stratégique des activités concernées.

Afin de permettre aux membres du groupe d'études d'appréhender de manière directe la façon dont la filière est perçue dans l'opinion publique et, à cette occasion, de parfaire leur connaissance de l'environnement des véhicules industriels, il a été décidé d'élaborer une revue de presse.

Ce document sera, à partir de septembre 2011, diffusé tous les mois à l'ensemble du groupe d'études. Elaboré à partir des multiples publications disponibles, soit en kiosque, soit sur Internet, ce document à vocation synthétique regroupera une douzaine d'articles parmi ceux qui sont les plus représentatifs des questions d'actualité intéressant la filière.

Dans le souci de faciliter la lecture du document, les extraits de presse ont été regroupés par grandes thématiques (performances économiques des producteurs, fusions et acquisitions, questions environnementales, nouvelles technologies et nouveaux modèles, image de la filière).

Bien évidemment, cette revue de presse doit rester « vivante » et, pour cette raison, je vous invite à me faire part, via le secrétariat administratif du groupe d'études, de vos observations et propositions d'amélioration éventuelles.

Tout en vous souhaitant une bonne lecture, je vous prie de croire, chers Collègues, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Xavier BRETON

## SOMMAIRE

Thèmes	Code couleur	Pages
Performances économiques des constructeurs		3-5
Stratégies – fusions et acquisitions		6-7
« Eco-taxe » poids lourds et environnement		8-11
Nouvelles technologies – nouveaux modèles		12
Divers – image de la filière		13

**Pour toute information complémentaire :**

M. Renaud MAURICE, secrétariat administratif

☎ : 01 40 63 86 10

✉ : [rmaurice@assemblee-nationale.fr](mailto:rmaurice@assemblee-nationale.fr)

## PERFORMANCES ECONOMIQUES DES CONSTRUCTEURS

### « Immatriculations des +15 t : la poussée de Volvo Trucks »

Parution	L'officiel des Transporteurs – 07/09/11
Auteur (s)	Benoît Barbedette
Photo (s)	

**Le segment des +15 tonnes pèse de plus en plus lourd dans les immatriculations de poids lourds au premier semestre 2011. Fait marquant, Volvo Trucks continue de gagner des parts de marché, en France et à l'international.**

Sur les 28 792 immatriculations de véhicules + 5 t recensées de janvier à juillet 2011, le segment des + 15 t "pèse" 87% du total, avec 25 011 "immats" enregistrées sur la même période. Un segment en hausse de 57% par rapport à 2010. Sur ce segment, les tracteurs représentent les deux-tiers du volume, avec 16 300 unités. Renault Trucks domine ce marché devant Daf et Volvo. Sur le marché des porteurs (8 704 immatriculations à parité entre les 15/20 t et les plus de 20 t), Mercedes et Volvo partagent le podium avec Renault.

#### **Le constructeur suédois en expansion.**

Il faut noter que la marque Volvo Trucks continue de gagner des parts de marché, en France, et mise sur des marchés en croissance à l'international. Le constructeur suédois a annoncé pour le deuxième trimestre, un chiffre d'affaires net en hausse de 15% à 79 milliards de couronnes suédoises (environ 8,5 Md€), contre 69 milliards en 2010, sur l'ensemble de ses activités (commerces des poids lourds, moteurs, services...).

"Après ajustements relatifs aux taux de change et aux cessions et acquisitions, les ventes ont progressé de 29%", précise-t-on en Suède. Le résultat d'exploitation du deuxième trimestre s'est élevé à 7,6 milliards de couronnes suédoises (environ 830 M€) contre 4,8 milliards en 2010. La marge d'exploitation a atteint 9,7% (contre 6,9% en 2010 à la même période). Le résultat et la marge d'exploitation de Volvo ont affiché des "niveaux record", la division Camions atteignant même une "marge d'exploitation supérieure à 10%".

### « Renault Trucks redoute un coup de frein du marché »

Parution	Les Echos – 27/09/11
Auteur (s)	Arielle Goncalves
Photo (s)	

Après deux années catastrophiques, en 2008 et en 2009, les immatriculations de camions commençaient à rebondir (+ 51,3 % en France fin juillet), et les industriels du secteur, à respirer un peu. Simple répit ? Depuis l'été, tout en continuant à miser sur une hausse du marché français à plus de 42.000 camions de plus de 5 tonnes en 2011 (contre 34.220 en 2010), les professionnels n'excluent plus un essoufflement sur le deuxième semestre. En cause : l'irrégularité des commandes. Menace que pourrait accentuer la crise boursière ?

« Pour l'instant, nous n'avons pas reçu d'annulations de commandes. C'est déjà un bon point » rassure Stefano Chmielewski, patron de Renault Trucks, leader sur un marché français dont il détient près de 32 %. Mais le rythme des commandes sur les deux dernières semaines d'août et début septembre n'a pas été à la hauteur des attentes, reconnaît-il. « Nos clients transporteurs, qui ont bien restructuré leurs entreprises en 2009, nous ont tous indiqué qu'ils maintenaient leurs programmes d'achats. Mais tout le monde réfléchit », concède-t-il. Pour l'heure, c'est davantage un resserrement du crédit bancaire que redoute le constructeur.

« Notre préoccupation porte sur les PME et PMI du transport qui pourraient avoir du mal à trouver des financements », explique son PDG. Avant l'été, conforté par un carnet de commandes revenu au niveau « acceptable » de fin 2006, il étudiait une augmentation de 15 % des cadences de production de ses usines de Bourg-en-Bresse (Ain) et de Blainville (Calvados), actuellement à 170 véhicules par jour.

Aujourd'hui, il hésite et préfère se donner encore quelques jours pour trancher. « On ne voudrait pas produire des camions qui restent sur nos parkings ou ceux de nos concessionnaires », confie le PDG. A ce jour, une forte rechute ne serait pourtant pas à craindre, selon lui. Ni cette année ni l'an prochain. « La crise a entraîné un retard du renouvellement du parc. Mais les camions sont des machines-outils, qui roulent et vieillissent. Si, début 2010, certains repoussaient encore leur décision, tôt ou tard, ils devront renouveler leur flotte », assure-t-il. Mais, plus réservé que d'autres, il parie pour la France comme l'Europe sur une année 2011 stable comparée à 2010.

Depuis le début de l'année, Renault Trucks est desservi par sa couverture géographique. « Tous les pays où nous sommes très forts, y compris désormais l'Europe du Sud, connaissent des difficultés voire des turbulences comme les marchés du Maghreb », admet le PDG, tout en se félicitant de la confirmation d'une commande importante en Irak.

Le constructeur est également pénalisé par le vide laissé dans sa gamme intermédiaire par la disparition du Mascott. Un vide que comblera le lancement d'un nouveau 6,5 tonnes, promet Stefano Chmielewski. Mais pas avant au moins vingt-quatre mois.

En attendant une conjoncture plus clémente, Renault Trucks entend capitaliser sur des valeurs sûres : Royaume-Uni, Allemagne, Russie, République tchèque. Il réfléchit aussi à une implantation au Brésil, évoquant « des discussions avancées » avec sa maison mère, le groupe suédois Volvo AB, et des partenaires locaux.

Après l'annonce par son concurrent DAF de la construction d'une usine dans le pays, Renault Trucks est le seul acteur à ne pas pouvoir se prévaloir d'une présence industrielle locale. Mais pas question de surinvestir, avertit-il. Pourrait-il profiter sur les installations existantes de Volvo, à Curitiba ? « Pour le moment, les usines du groupe sont complètement saturées », assure le patron du constructeur lyonnais. « Mais nous avons des composants disponibles tout de suite », ajoute-t-il.

A plus long terme, le constructeur tricolore compte aussi sur ses camions « propres » pour se démarquer de la concurrence. Après plusieurs années de tests, il commence à livrer ses camions urbains électriques Maxity et de moyen tonnage hybride, Premium Distribution Hybrys, également disponible en version à gaz (GNV). Mais au compte-gouttes (à peine 25 livraisons en France et en Europe depuis janvier).

D'ici à 2014-2015, il rêve toutefois d'en voir circuler de 2.000 à 3.000 exemplaires en France, soit de 10 à 15 % du marché des porteurs. La vitesse du développement des véhicules propres dépendra du législateur, avertit-il. « Si celui-ci n'intervient pas, le frein sera le prix, encore 2 fois supérieur à celui d'un véhicule thermique. Cette différence se répercute sur le coût de transport et sur le prix unitaire de la marchandise. Avec une intervention des pouvoirs publics, le développement du camion propre pourra aller très vite. Et encore plus si cette intervention est assortie de mesures fiscales, », se plaît-il à espérer.

## « Le marché européen des poids lourds est resté vigoureux cet été » (ACEA)

Parution	<b>Reuters France – 29/09/11</b>
Auteur (s)	<b>Christiaan Hetzner, Gilles Guillaume pour le service français</b>
Photo (s)	<b>Néant</b>
<p>Le marché européen des poids lourds a conservé en juillet et en août des taux de croissance vigoureux grâce à la demande des pays d'Europe de l'Est, preuve que les perspectives d'activité restent positives dans le transport de marchandises.</p> <p>Les immatriculations de camions de 16 tonnes et plus ont grimpé de 29,6% sur chacun des deux derniers mois dans les 27 pays de l'Union européenne auxquels s'ajoutent l'Islande, la Norvège et la Suisse, selon les chiffres publiés jeudi par l'Association des constructeurs européens d'automobiles (Acea).</p> <p>Sur les huit premiers mois de l'année, le marché ressort en hausse de 48,9% à près de 158.080 véhicules. Les immatriculations de véhicules utilitaires légers, pesant jusqu'à 3,5 tonnes, ont augmenté quant à elle de 8,6% sur la période janvier-août, atteignant un volume proche de 1,08 million de véhicules.</p> <p>Sur ce marché, davantage lié à l'activité économique locale, l'été a été plus contrasté avec une stabilité des immatriculations en juillet et une hausse de 14,2% en août.</p>	

## STRATEGIES – FUSIONS ET ACQUISITIONS

### « VW peut racheter les poids lourds MAN »

Parution	Le Figaro Economie.fr – 21/09/11
Auteur (s)	Alexandre Débouté
Photo (s)	Néant
<p>La Commission européenne doit approuver sans conditions le rachat du constructeur de poids lourds MAN par <b>Volkswagen</b>, ont déclaré deux sources mercredi.</p> <p>VW, qui veut devenir le numéro un européen des poids lourds devant <b>Volvo</b> et <b>Daimler</b>, avait indisposé les autorités européennes en juin lorsqu'il avait tenté de prendre le contrôle du conseil de surveillance de sa cible avant que la transaction ne soit autorisée. Le premier constructeur automobile européen avait finalement renoncé à son projet de faire nommer des administrateurs au conseil de surveillance de MAN après que la CE eut dit qu'une telle action enfreindrait le droit des fusions européen.</p> <p>"La Commission approuvera sans doute l'opération sans concessions exigées", a dit l'une des sources au fait du dossier. L'exécutif européen a jusqu'au 26 septembre pour rendre sa décision. VW, déjà propriétaire de <b>Scania</b>, détient 55,9% de MAN.</p>	

### « L'UE donne son accord à la fusion entre Volkswagen et MAN »


Parution	Le Parisien – 26/09/11
Auteur (s)	Jochen Luebke
Photo (s)	
<p>La Commission européenne a approuvé lundi le projet d'acquisition du constructeur allemand de poids lourds MAN par son compatriote Volkswagen, expliquant que cette transaction "n'entamerait pas de manière significative" la concurrence, a-t-elle annoncé dans un communiqué. En effet, explique la Commission, "l'entité issue de la concentration continuerait à être confrontée à la concurrence de plusieurs producteurs bien établis".</p> <p>Bien que la nouvelle entité devienne le premier fournisseur en Europe en ce qui concerne les camions lourds, et le deuxième pour les bus, "l'enquête de la Commission a démontré que les marchés européens de camions lourds et bus resteraient compétitifs après la concentration", note le communiqué.</p> <p>La Commission note la "forte concurrence" émanant notamment de "Daimler, Volvo, Iveco et DAF pour les camions lourds et Daimler, Volvo, Iveco, Solaris et VDL pour les bus". La concurrence est également bien établie concernant les moteurs diesel, que les deux parties produisent aussi, souligne le communiqué.</p> <p>Volkswagen détient d'ores et déjà la majorité du capital de MAN, qu'il veut marier avec sa filiale suédoise Scania pour former un géant mondial des camions.</p>	

Le constructeur s'était heurté au cours de sa prise de contrôle de MAN à la Commission européenne, qui avait en particulier jugé en juin que Volkswagen allait trop vite en besogne en voulant nommer trois de ses responsables au conseil de surveillance de MAN, avant même que Bruxelles ait donné son feu vert au rapprochement prévu avec Scania. Volkswagen avait alors retiré ces nominations.

*"Une coopération plus étroite entre MAN, Scania et Volkswagen permettrait de réaliser des synergies importantes dans les achats, le développement et la production",* avait expliqué Volkswagen fin août, lors de sa demande officielle de feu vert au rachat de MAN auprès de la Commission.

## « ECOTAXE POIDS LOURDS » ET ENVIRONNEMENT

### «L'éco-taxe poids lourds verra le jour en 2013 »

Parution	<b>20 Minutes – 09/09/11</b>
Auteur (s)	<b>Mickaël Bosredon</b>
Photo (s)	
<p><b>TRANSPORT - Ce dispositif est censé taxer les camions n'empruntant pas le réseau autoroutier, afin de financer des projets de transport collectif.</b></p> <p>L'éco-taxe poids lourds, ce n'est pas pour demain. Prévues dans un premier temps pour 2011, repoussées à 2012, elles verront finalement le jour mi-2013, vient d'indiquer l'agence de financement des infrastructures de transport de France. Cette éco-taxe sera prélevée sur les véhicules de transport de marchandises, «empruntant le réseau routier national non concédé et les routes appartenant aux collectivités, pouvant constituer des itinéraires alternatifs à des routes à péage.»</p> <p>Selon les estimations du ministère de l'Ecologie, «la recette brute annuelle de cette taxe serait d'environ 1,2 milliard d'euros, dont 160 millions d'euros de recettes nettes pour les collectivités locales.»</p> <p>Le dispositif est prévu pour une durée de onze ans et demi. «Sur l'ensemble de la période, ce sont donc 9 milliards d'euros de recette nette dont devrait bénéficier l'Etat pour financer des projets d'infrastructure de transport (ferroviaire, fluvial...)» Les collectivités locales percevront, elles quelque 2 milliards d'euros. La société Autostrade per l'Italia a été retenue pour collecter cette taxe. Elle nécessitera des équipements spécifiques à bord des camions.</p> <p>L'éco-taxe poids lourds est testée depuis trois mois sur les routes d'Alsace.</p>	

### «L'AFITF ouvre la route à l'éco-taxe poids lourds»

Parution	<b>Le moniteur.fr – 09/09/11</b>
Auteur (s)	<b>NC</b>
Photo (s)	<p>La signature de l'appel d'offres instaurant une écotaxe en France avec l'Italien Autostrade a finalement été approuvée.</p> 

Le président de l'Agence de financement des infrastructures de France, Dominique Perben a signé jeudi 8 septembre le financement du contrat de partenariat relatif à la mise en place puis à l'exploitation du dispositif de collecte de l'éco-taxe poids lourds, qui constitue la mise en œuvre d'un point majeur du volet Transports du Grenelle de l'Environnement.

Son feu vert était indispensable, l'Afitf (Agence de financement des infrastructures de France), l'a donné : l'écotaxe poids-lourd, sa mise en place et son dispositif de collecte, qui doivent faire l'objet d'un contrat de partenariat, verront bien le jour.

La loi de finances initiale pour 2009 prévoit que la part de l'éco-taxe instituée sur les véhicules de transport de marchandises empruntant le réseau routier national non concédé est affectée à l'AFITF - tandis que revient aux collectivités territoriales la part nette de l'éco-taxe collectée sur des routes leur appartenant et pouvant constituer des itinéraires alternatifs à des routes à péage.

Selon les estimations du ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, et sur la base d'un taux moyen de 12 centimes du kilomètre, la recette brute annuelle de cette taxe serait d'environ 1 240 M€ dont 160 M€ de recettes nettes pour les collectivités locales. Le coût d'intervention de l'exploitant, non compris la TVA, sera de l'ordre de 20 % à hauteur de 240 M€ annuels en moyenne.


L'Etat signera donc prochainement le contrat de partenariat avec la société Autostrade per l'Italia qu'il a retenue à l'issue d'un dialogue compétitif. Le dispositif de collecte de l'éco-taxe poids lourds est prévu pour être opérationnel à compter de la mi-2013, pour une durée de onze ans et demi.

Sur l'ensemble de cette période, ce sont 9 milliards d'Euros de recette nette, hors rémunération du titulaire du contrat, dont devrait bénéficier l'Afitf pour financer des projets d'infrastructure de transport quels qu'en soient les modes : ferroviaire, fluvial, combiné, maritime, et routier. Les collectivités locales recevront de leur côté environ 2 milliards d'€.

La mise en place de l'éco--taxe poids lourds nécessite des coûts d'investissement (équipements embarqués à bord des camions, coûts de déploiement du système de contrôle et de mise en service opérationnelle) puis de fonctionnement dont le total est évalué, frais financiers, taxes et provision compris, à 3 410 M€ courants maximum pour le paiement du prestataire.

C'est ce montant qui vient d'être réservé en autorisation d'engagements sur le budget 2011 de l'Afitf pour financer sous forme de fonds de concours de l'Agence à l'Etat la redevance prévue au contrat, qui sera versée pendant la phase d'exploitation.

## «Le Conseil de l'UE adopte la nouvelle directive Eurovignette»

Parution	Actu-environnement.com – 12/09/11
Auteur (s)	Rachida Boughriet
Photo (s)	

**Le Conseil a voté définitivement la révision de la Directive Eurovignette qui permet aux pays membres de majorer les tarifs des péages pour la pollution et la congestion générées par les poids lourds. Le texte entrera en vigueur d'ici fin 2013.**

Lors d'une session consacrée aux affaires générales, le Conseil de l'Union européenne a définitivement adopté ce lundi 12 septembre la révision de la Directive Eurovignette datant de 1999. Les ministres européens ont validé en seconde lecture le compromis trouvé le 7 juin dernier entre le Parlement européen et le Conseil. L'Italie et l'Espagne ont voté contre le nouveau texte tandis que l'Irlande, les Pays-Bas et le Portugal se sont abstenus.

La Directive permet désormais aux Etats membres qui le souhaitent d'imposer des frais de péage supplémentaires aux poids lourds pour la pollution atmosphérique et les nuisances sonores qu'ils génèrent. Il introduit le principe du pollueur-payeur au sein de l'UE en internalisant "ces coûts externes" causés par les poids lourds utilisant les infrastructures routières. Le texte concernera les axes transeuropéens élargis aux autoroutes (soit 30.000 km) mais ne sera pas étendu à tous les poids lourds de plus 3,5 tonnes.

Les États membres pourront "*appliquer aux poids lourds une redevance pour coûts externes, en complément de la redevance d'infrastructure existante destinée au recouvrement des coûts de construction, d'entretien, d'exploitation et de développement des infrastructures routières*", rappelle le Conseil dans un communiqué. Le texte prévoit une augmentation en moyenne des redevances de 3 ou 4 centimes d'euros par véhicules et par kilomètre. Les pays membres pourront moduler les tarifs des péages en les majorant jusqu'à 175% aux heures de pointe durant 5 heures par jour. Dans les zones sensibles et montagneuses, une majoration jusqu'à 25 % est prévue pour les véhicules aux classes d'émissions les plus polluantes (EURO 0 à II), et sera étendue le 1er janvier 2015 à la classe EURO III.

### **Des dérogations**


Des dérogations sont cependant maintenues pour les véhicules de moins de 12 tonnes, si "*l'application de péages devait créer des effets négatifs importants ou des coûts administratifs excessifs*" pour les Etats membres. Les motifs d'exceptions seront examinés par la Commission européenne.

Des exonérations restent prévues pour les poids lourds respectant les normes les plus strictes en matière d'émissions atmosphériques pendant quatre ans. Sont concernés les poids lourds de la classe d'émission EURO V (en vigueur depuis octobre 2009) jusqu'au 31 décembre 2013 et les véhicules de norme EURO VI (en vigueur en janvier 2014) jusqu'au 31 décembre 2017. Les poids lourds hybrides et électriques seront aussi exonérés.

Côté affectation des recettes : les majorations de la taxe prévues dans l'utilisation d'infrastructures dans les zones montagneuses et à destination des véhicules les plus polluants devront obligatoirement servir à des projets notamment en faveur du réseau de transport transeuropéen. "*Cette tarification diversifiée vise à encourager le passage à des modes de transport qui soient plus respectueux de l'environnement*", a souligné le Conseil.

Les Etats membres auront deux ans pour transposer la Directive, à compter de la publication du texte au Journal officiel de l'UE. La Directive devrait donc entrer en vigueur au second semestre 2013, date à laquelle l'éco-taxe poids lourds est prévue en France.

## « **Ecotaxe poids lourds : 9 milliards verts** »

Parution	<b>La Tribune – 12/09/2011</b>
Auteur (s)	<b>Rémy Janin</b>
Photo (s)	

**La mise en oeuvre de ce prélèvement imposé aux camions, est maintenant définie. Il rapportera plus de 1 milliard par an sur onze ans à partir de 2013.**

Ecotaxe poids lourds, le retour. L'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) a délibéré le 7 septembre en faveur de ce dispositif tel qu'il fut institué par la loi de finances 2009 mais prévu pour entrer en vigueur qu'à compter de mars 2013 en Alsace et juin 2013 sur l'ensemble des 10.000 kilomètres de routes nationales et des 5.000 kilomètres de routes départementales à fort trafic.

La délibération de l'agence était nécessaire notamment afin de préciser le circuit qu'empruntera le 1,24 milliard d'euros que rapportera cette taxe verte chaque année. Contrairement à ce qui fut parfois évoqué, le consortium qui regroupe la société italienne gestionnaire d'autoroutes Autostrade, associée à **Thales**, à la SNCF, à l'entreprise Steria (systèmes informatiques) et à l'opérateur de téléphonie SFR, ne prélèvera pas lui-même les contributions des camionneurs. C'est l'AFITF qui le fera au nom de l'Etat. Un cinquième de ces recettes, soit 240 millions d'euros par an, rémunérera le consortium au titre de l'élaboration, la construction puis la gestion du réseau d'infrastructures nécessaires à la perception de l'écotaxe.

L'AFITF percevra pour sa part quelque 760 millions pour financer des projets relevant pour les deux tiers des transports collectifs, essentiellement des projets ferroviaires. « *Cela ouvre de nouvelles perspectives pour l'Agence* », s'est réjoui son président, le député UMP et ancien ministre des Transports du gouvernement Villepin, Dominique Perben.

### **Budget péage**

Le contrat, qui courra sur onze ans et demi, permettra d'engranger au total quelque 9 milliards d'euros, taxant tous les camions de plus de 3,5 tonnes à raison de 5 à 20 centimes par kilomètre, en fonction du nombre d'essieux et du degré de pollution. « *Le budget péage des transporteurs devrait augmenter de 50 à 100 %* », commente Philippe Duthoit, directeur d'Eurotoll, leader européen des services de télépéage.

L'écotaxe poids lourds, imposée par les directives européennes eurovignette puis reprise par le Grenelle de l'environnement, a pour principal objet de lutter contre la pollution liée au transport routier.

Or, le 6 septembre, lors d'une de ses visites hebdomadaires au fort parfum électoral dans une entreprise de transport à Fouillouse en Haute-Loire, le président de la République a déclaré que l'augmentation du report modal (vers le rail, le fluvial ou le maritime) ne se ferait pas au détriment du transport routier. Pourtant, c'est lui qui affirmait il y a quatre ans : « Le Grenelle propose une rupture ; je propose de la faire mienne » ; « la priorité n'est plus au rattrapage routier mais au rattrapage des autres modes de transports », protestent dans un communiqué deux ONG écologistes, Réseau action climat (RAC) et Agir pour l'environnement (APE).

Difficile de comprendre ce que veut signifier Nicolas Sarkozy en affirmant que l'augmentation du report modal n'affectera pas l'activité du transport routier. Ce dernier représentant 80 % à 85 % du transport des marchandises, il sera mécaniquement affecté des lors qu'on lui préfère d'autres moyens.

## NOUVELLES TECHNOLOGIES – NOUVEAUX MODELES

### « Renault Trucks au Salon des pompiers »

Parution	<b>L'Automobile et l'entreprise – 23/09/11</b>
Auteur (s)	Yves Guittat
Photo (s)	


**Renault Trucks** innove avec la présentation, en avant-première, à l'occasion du 118ème Congrès des sapeurs-pompiers, d'un nouveau modèle de camion-citerne léger pour les départs de feu : l'**Acmat 4x4 CCFL**. Ce véhicule a été conçu avec Acmat (la filiale de Renault Trucks Défense, spécialisée dans les véhicules de défense légers du type command-car...) et le carrossier Gimaex.

Il vient d'être présenté à Nantes fin septembre 2011 aux côtés des autres véhicules de la gamme " lutte contre l'incendie " de Renault Trucks. La particularité de ce véhicule est sa motricité sur tous les terrains, même les plus accidentés, avec une grande quantité d'eau (2 400 litres, dont 400 pour l'autoprotection), le tout pour un PTAC de 10 tonnes. Sa faible hauteur (2 480 mm), qui répond à un besoin exprimé par les pompiers, est un atout pour se faufiler dans les sous-bois et garantir une grande mobilité du véhicule.

Renault Trucks a également présenté à cette occasion les autres véhicules de sa gamme pour pompiers, et notamment : un Midlum équipé d'une échelle développée par Camiva, un Midlum CCF (camion-citerne feux de forêt) avec une carrosserie Gallin équipée d'un " trou d'hommes " pour éteindre les feux en roulant, et un Midlum FPT (fourgon pompe tonne) avec sa nouvelle cabine rallongée. À noter que leur entretien sera réalisé dans le réseau Renault Trucks pour garantir aux pompiers la même qualité de service que celle apportée à un client "classique".

## DIVERS – IMAGE DE LA FILIERE

### « Les lourds poids subis par les transporteurs routiers »

Parution	<b>Sud-Ouest – 19/09/11</b>
Auteur (s)	Valérie Deymes
Photo (s)	<p>Pierre Farbos, à la tribune, a rappelé les mesures qui inquiètent les professionnels. PHOTO T-D. VIDAL</p> 

Près de 300 personnes représentant une soixantaine d'entreprises liées au transport routier et une soixantaine de partenaires ont participé samedi, au centre culturel de Boé, à l'assemblée générale du Syndicat des transporteurs routiers de Lot-et-Garonne. Une assemblée soutenue de par les enjeux que traverse la profession. Enjeux liés à différentes mesures d'ores et déjà applicables ou en passe d'être mises en œuvre.

Et force est de constater que les transporteurs routiers sont inquiets, comme d'ailleurs s'en est fait l'écho le président du syndicat, Pierre Farbos, également responsable de la branche marchandise. Au chapitre des inquiétudes, on retiendra pour commencer l'écotaxe poids lourds dont le démarrage avait été repoussé. « Nous regrettons que la profession n'ait pas été associée à cette réflexion sur une taxe pour l'environnement ; nous avons été tout bonnement écartés du Grenelle de l'Environnement. Néanmoins cette taxe peut être une chance pour les transporteurs routiers sous certaines conditions, car elle éliminera la concurrence déloyale... », a souligné le président tout en se faisant l'écho du questionnement des professionnels sur les réductions dites « Fillon » annoncées. « Des réductions qui vont toucher nos entreprises fortes consommatrices d'heures supplémentaires. Sans compter que nous sommes déjà soumis à des charges supplémentaires telles que l'augmentation du prix des autoroutes, les détours gourmands en kilomètres pour contourner les communes ne souhaitant plus être traversées par les poids lourds, etc. » Également évoqués la problématique du 44 tonnes et l'Euro 3 dont les professionnels espèrent voir repoussée l'application.

De son côté, Philippe Pascal, responsable de la branche voyageurs du syndicat, a également profité samedi de la présence des députés agenais et marmandais et du président du Conseil général, pour aborder les problématiques subies par cette branche. À commencer par les coûts à assumer par les entreprises de transport de voyageurs afin d'équiper leurs véhicules de ceintures de sécurité, et d'éthylotest antidémarrage, tout en les rendant accessibles aux personnes à mobilité réduite et ce, d'ici 2015. « Nous proposons de nous asseoir à la table des négociations, car cette hyper réglementation entraîne des contrecoûts risquant de favoriser les groupes nationaux aux structures financières plus solides que les nôtres. »

Au-delà de l'expression de ces inquiétudes, les transporteurs se sont réaffirmés comme des acteurs majeurs de la route qui souhaiteraient être concertés. Acteurs dont l'image est souvent égratignée. « Nous sommes des exemples pour les autres pays européens qui envient normes et contrôles que nous avons appelés de nos vœux et mis en place pour réguler la profession. Enfin, alors que nous sommes impliqués dans moins de 3 % des accidents de la route sans être forcément responsables, nous sommes montrés du doigt », a conclu Pierre Farbos.