

## *Revue de presse – octobre 2011*

Chers collègues,

Vous trouverez, comme chaque mois, la revue de presse destinée à informer de manière régulière les membres du groupe d'études des principales questions d'actualité intéressant la filière des véhicules industriels.

Ce document a été élaboré à partir des multiples publications disponibles dans le courant du mois d'octobre 2011, soit en kiosque, soit sur Internet.

Ce mois-ci, la revue de presse s'est enrichie d'une nouvelle rubrique dédiée aux perspectives de développement à l'international et aux nouveaux marchés. Quant à la deuxième rubrique (stratégies), son périmètre a été élargi afin d'y intégrer les articles faisant état du climat social au sein des entreprises du secteur.

Comme je vous l'indiquais le mois dernier, 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		3-4
Stratégies (fusions et acquisitions) – climat social		5-6
Développement à l'international – nouveaux marchés		7-9
« Eco-taxe » poids lourds et environnement		10-14
Nouvelles technologies – nouveaux modèles		15-17
Divers – image de la filière		18-20

**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

### « Scania réduit sa production en raison du contexte économique »

Parution	Les Echos – 11/10/2011
Auteur (s)	NC
Photo (s)	Néant
<p><b>Le fabricant suédois de poids lourds Scania a annoncé hier qu'il allait réduire sa production de 10 % à 15 % à partir de novembre, en raison d'un ralentissement des ventes lié à la crise économique.</b> « <i>Les problèmes financiers des gouvernements en Europe et aux Etats-Unis ont commencé à affecter l'activité économique et conduisent à des hésitations parmi les clients</i> », a expliqué le groupe suédois.</p> <p>A partir de novembre, Scania va donc réduire sa production mondiale à un niveau inférieur de 10 % à 15 % à celui de la fin de 2010. L'ajustement de la production « <i>sera géré dans le cadre des accords de flexibilité existant entre l'entreprise et les syndicats</i> », a ajouté le fabricant.</p>	

### « Volvo va réduire sa production »

Parution	Le Figaro.fr avec Reuter – 25/10/2011
Auteur (s)	NC
Photo (s)	Néant
<p><b>Volvo a annoncé mardi un bénéfice trimestriel inférieur aux attentes et va réduire sa production en Europe dans l'anticipation d'une baisse de quelque 10% de la demande dans la région en 2012.</b></p> <p>Malgré ces déclarations, le titre du numéro deux mondial des poids lourds, derrière Daimler, avançait vers 11 heures de 1,64% à 80,55 couronnes suédoises alors que l'indice regroupant les valeurs industrielles européennes gagnait 0,23%. "En Europe, nous avons constaté un léger ralentissement ces derniers temps.</p> <p>Les niveaux de production, qui avaient été légèrement augmentés en août, sont un peu supérieurs au rythme de prises de commandes", déclare Olof Persson, directeur général du groupe, cité dans un communiqué. « C'est pourquoi nous préparons une réduction des niveaux de production dans le système de production européen au début de l'année prochaine ».</p> <p>Scania avait fait le même constat d'un ralentissement de la demande dans certaines régions d'Europe lors de la publication de résultats trimestriels conformes aux attentes, mercredi. Volvo prévoit également une baisse de la demande en provenance du Brésil en 2012 mais table en revanche sur une croissance de 20% du marché nord-américain.</p> <p>Le groupe a dégagé au troisième trimestre un bénéfice opérationnel de 5,8 milliards de couronnes (636 millions d'euros), contre 4,9 milliards il y a un an et 6,2 milliards attendus par les analystes financiers. Les ventes de camions ont augmenté de 16% à 47,7 milliards de couronnes et celles d'équipements de construction de 18% à 14,96 milliards.</p>	

La marge opérationnelle sur le trimestre est ressortie à 7,9% contre une rentabilité de 8,6% attendue par les analystes sondés par Reuters.

"Sur le trimestre, les résultats sont décevants, mais les commentaires sur l'avenir sont susceptibles de rassurer", a déclaré Morten Imsgard, analyste chez Sydbank. Selon Volvo, le marché des camions en Europe devrait représenter 240.000 unités cette année, ce qui représente le haut de la fourchette de prévisions du groupe allant de 230.000 à 240.000.

Le marché chinois devrait croître de 5% à 10% cette année et de zéro pour cent à 10% en 2012, a ajouté Volvo.

### « Renault Trucks : chômage partiel annoncé pour 2012 »

Parution	Le Progrès de Lyon – 27/10/2011
Auteur (s)	NC
Photo (s)	Néant

**Ce n'est encore qu'une hypothèse, mais elle revient avec insistance. Au CCE de la semaine dernière, Olivier Delablache, directeur de fabrication du groupe Renault Trucks, avait annoncé la possibilité de recourir au chômage partiel en janvier.**

Mardi à Bourg, lors de réunions en ateliers quelque peu improvisées, les chefs d'équipe ont précisé le contexte. La production (Bourg et Blainville-sur-Orne) chômerait un jour par semaine dès janvier, et deux jours en février. Ceci dit au conditionnel, même si certains responsables ont déjà donné le fait pour acquis.

« Réduire les cadences et lisser les commandes sur plus de temps. La direction s'oppose à cause des délais de livraison. Mais si chômage il y a, il doit être négocié avant. Thierry Guérin, le DRH du groupe s'y est engagé ».

Paradoxe : Renault Trucks a monté les cadences à 135 camions/jour sur le site de Bourg. La direction fait même rattraper une partie des RTT utilisées en 2008 pour amorti la crise ! Mais elle n'a plus aucune visibilité au-delà de la fin d'année.

## STRATEGIES (FUSIONS ET ACQUISITIONS) – CLIMAT SOCIAL

### « Renault Trucks : le départ du président sur fond de restructurations »

Parution	<b>Le Progrès de Lyon – 07/10/2011</b>
Auteur (s)	<b>Marc DAZY</b>
Photo (s)	<p>En avril 2010 à Bourg, Stefano Chmielewski inaugurerait la nouvelle ligne d'assemblage expérimentale. Cet après-midi, à Lyon, les représentants du personnel interrogent le patron de Volvo</p> 

Stefano Chmielewski, président de Renault Trucks SAS, quittera ses fonctions au 31 décembre 2011. Les 10 000 salariés français ont appris la nouvelle mardi, de la bouche du « chief executive officer » (CEO) de Volvo, Olof Persson, dans une vidéo intranet de sept minutes, sous-titrée approximativement de l'anglais.

Le communiqué a surpris tout le monde. Au siège lyonnais, la direction dit « ne pas en savoir beaucoup plus » et ne livre aucun commentaire. Au mieux, on apprend que Stefano Chmielewski « reste dans le groupe pour prendre la direction des ventes au gouvernement ».

Les représentants du personnel, eux, trouvent la méthode cavalière. À leur demande, Renault Trucks tiendra un comité central d'entreprise extraordinaire le 18 octobre. À l'ordre du jour : la restructuration de l'activité industrielle annoncée par Volvo, là encore dans un communiqué mis en ligne depuis hier sur le site [www.volvotrucks.com](http://www.volvotrucks.com). Dès aujourd'hui, les délégués syndicaux auront l'occasion de faire le point avec Olof Persson en personne. Ils rencontrent le CEO cet après-midi, à Lyon, pour une explication de texte Première question : le départ de Stefano Chmielewski est-il synonyme de mainmise des Suédois sur leur filiale française ? À la tête de Renault Trucks depuis 2003, ce capitaine d'industrie d'origine polonaise était le patron de l'âge d'or, puis de la crise à partir de 2008. Il a réussi à passer ce cap difficile en maintenant l'emploi et en utilisant tous les leviers de la législation française : chômage partiel, chômage longue durée, départs négociés... Autant de mesures sociales incomprises et peu prisées des dirigeants scandinaves.

Deuxième question : qu'entendent-ils exactement par « restructuration de l'activité véhicules industriels » ou nouvelle organisation plus flexible et plus efficace » ? À titre d'exemples, le communiqué parle de regroupement des ventes et du marketing en « trois unités régionales sous la supervision directe du CEO ». Et de « deux nouvelles unités centrales placées sous la direction du CEO » en ce qui concerne la production et le développement produits. Sur quels sites ? Avec quelles conséquences sur l'emploi et les conditions de travail ?

C'est à ces interrogations, à ces inquiétudes, qu'Olof Persson devra répondre cet après-midi.

## « Renault Trucks : le président quitte ses fonctions deux mois plus tôt »

Parution	<b>Le Parisien – 19/10/2011</b>
Auteur (s)	<b>AFP</b>
Photo (s)	Néant

Le président de Renault Trucks SAS (groupe Volvo) Stefano Chmielewski, qui avait créé la polémique vendredi en qualifiant les salariés en arrêts maladie de "voleurs", va quitter ses fonctions dès le 1er novembre, deux mois plus tôt que prévu, a confirmé mercredi la direction du groupe.

Le successeur de M. Chmielewski, "Heinz-Jürgen Löw, actuel directeur de Renault Trucks Europe, prendra ses nouvelles fonctions dès le 1er novembre", au lieu du 1er janvier 2012, a déclaré la direction, confirmant une information du Progrès.

Le groupe, qui justifie cette décision par la volonté "d'améliorer l'efficacité de la réorganisation" prévue au sein de Volvo, rejette tout lien avec les propos tenus vendredi dernier par M. Chmielewski. "Il n'y a aucune relation de cause à effet", a assuré la direction.

Les syndicats de Renault Trucks, qui avaient exprimé leur "indignation" vendredi suite à l'intervention de M. Chmielewski, ne partagent pas cette position. La CGT et la CFDT "pensent" que ce départ anticipé est lié à ses propos.

Pour Frédéric Panetié, délégué syndical de la CGT, qui indique que les salariés ont été informés "sur le réseau interne en début de semaine", "c'est la réaction de la direction de Volvo, mais le mal est fait, cela ne change rien aux propos inadmissibles" du président de Renault Trucks SAS.

Vendredi, M. Chmielewski avait dénoncé le taux d'absentéisme chez Renault Trucks, passé depuis 2009 de 3,5% à 12% selon lui qualifiant ces "12% de gens qui prennent des cours de vélo le dimanche et se déclarent malades (le lundi)" de "voleurs".

Un comité central d'établissement, présidé par M. Löw, se réunit ce mercredi. A partir du 1er novembre, M. Chmielewski prendra la direction des ventes au gouvernement du groupe Volvo.

## DEVELOPPEMENT A L'INTERNATIONAL – NOUVEAUX MARCHES

« En direct du 5e Salon international du véhicule industriel et utilitaire (SIVI 2011) : le directeur commercial de Renault Trucks Algérie explique "les stratégies" de son entreprise »

Parution	Auto Utilitaire.com – 08/10/2011
Auteur (s)	Hamid ABBASSEN
Photo (s)	<p>Eric Dubois, directeur commercial de Renault Trucks Algérie</p> 

*En marge du Salon international du véhicule industriel et utilitaire (SIVI 2011 à Alger), nous avons rencontré M.Eric Dubois pour nous parler de la participation de Renault Trucks au SIVI. Le directeur commercial du losange en Algérie nous décortique le marché local, les offres de Renault Trucks et ses projets en matière de service après-vente.*

### **Auto-utilitaire.com : Comment se présente la participation de Renault Trucks au SIVI 2011 ?**

**Eric Dubois :** Renault Trucks est présente cette année au salon avec sa gamme de produits. Sur le stand on a voulu illustrer l'actualité de Renault Trucks en présentant le Maxity de 3.5 tonnes conçu avec tous les gènes technologiques, de robustesse, de confort et de maniabilité sur des véhicules de production européenne. Nous exposons aussi le Midlum (10 tonnes) sous une version moins connue du grand public déclinaison 4x4 afin de pouvoir montrer sa robustesse à nos clients.

La gamme Route est présente avec le Premium Lander qui est la star du segment Tracteur Routier en Algérie aux côtés du Premium Route, commercialisé depuis deux ans en Algérie. Certes, ce dernier est moins prisé sans doute à cause de son haut niveau technologique et luxueux, mais avec l'évolution qualitative des routes en Algérie notamment les autoroutes qui sont de très bonne facture, on pense que le nombre de nos clients sur ce modèle partira dans la croissance.

La gamme Kerax destinée pour les chantiers est cette année sous les couleurs de la société Lafarge, cela pour faire référence à un appel d'offre qu'on vient de gagner sur des critères très exigeants et c'est une occasion pour nous de démontrer que quand des compétitions d'investissements sont basées sur des critères objectifs, là on est numéro un en Algérie pour y s'illustrer avec nos offres.

Et puis le Kerax 8x4 qui est la nouveauté du salon. Vous savez que le Kerax est la star internationale des véhicules en conditions extrêmes sur des chantiers et aujourd'hui, nous présentons ce véhicule sous la version "Xtrem" qui bénéficie du renforcement de la suspension, du châssis, du système de freinage et d'embrayage... de manière à répondre aux besoins extrêmes de nos clients. Globalement, ce sont des applications qui étaient proposées en option qui désormais font partie prenante de cette version Xtrem du Kerax spécifiquement adaptés à l'usage des carrières et mines.

Enfin sur la partie Services, nous proposons une offre spéciale salon intitulée « Offre spécial Lander » qui consiste à offrir un an d'entretien sur nos véhicules, c'est-à-dire une vidange tout les 30 000 km et l'entretien au bout d'un an qui consiste au changement de la cartouche du circuit de freinage et révision de la climatisation. Aussi, nous proposons le Lander Tracteur 4x2 à partir de 6 990 000 Dinars qui est un prix particulièrement intéressant.

**-Renault Trucks porte une grande importance au service après-vente. Pouvons-nous avoir des détails de cette partie du business ?**

Le service c'est l'axe stratégique principal de Renault Trucks, on ne souhaite pas vendre que le produit mais un investissement gagnant. Le client doit être conscient de son bon investissement et doit mesurer ses coûts en matière de service après vente.

Le premier volet de cet aspect du service est représenté par les forfaits d'entretien. On a un tarif national chez Renault Trucks des « Forfaits après-vente » qui comprend un forfait vidange, un forfait filtre, un forfait embrayage, un forfait freinage, un forfait pare-brise...et toute ces opérations standard de maintenance sont aux même prix partout dans le pays.

Le deuxième volet est le contrat d'extension de garantie. Nous sommes capables de vendre des extensions de garantie jusqu'à quatre ans en fonction de l'usage, de manière encore une fois à ne pas avoir de mauvaises surprises en après-vente.

Le troisième volet qu'on propose pour l'instant aux flottes est la prise en charge totale en contrat d'entretien, c'est-à-dire que sur une durée donnée, on va prendre en charge la gestion de la flotte de notre partenaire, on va jusqu'à prendre en charge le client comme par exemple, au bout d'un certain kilométrage nous appelons nous même le client pour l'informer qu'un de ses camions doit faire sa vidange et qu'on le prend en charge chez notre agent le plus proche du lieu où se situe le camion, repéré grâce au système de géo localisation tout en lui prenant un rendez-vous chez notre concessionnaire.

Nous proposons aussi un outil de gestion de parc "InfoMax" qui est un ordinateur équipé d'un logiciel et une prise spéciale qui se branche dans la cabine du camion et qui va télécharger 70 critères de conduite. L'idée est que sur des critères objectifs, on va pouvoir travailler avec le chauffeur pour l'aider à mieux conduire pour une meilleur utilisation du camion, une économie de la consommation, réduire l'usure et ainsi optimiser au mieux l'investissement de nos clients.

Nous attachons aussi une importance capitale au volet formation car on ne pourra pas assurer une bonne qualité de service si nos concessionnaires ne sont pas formés. Pour cela, nous disposons d'un centre de formation qui forme plus de 300 personnes par an en après vente, forme des centaines de chauffeurs de nos clients et forme aussi nos commerciaux.

Cette notion de formation est présente chez Renault Trucks en Algérie depuis des dizaines d'années parce que nous sommes convaincus que grâce à cette dynamique de formation, nous avons garantie le transfert compétences à notre réseau, et que ce dernier assure un service aux standards internationaux.

Aujourd'hui, si on a un réseau qui est capable d'entretenir nos véhicules et qui est de très bonne qualité c'est justement parce qu'on a investi énormément sur ce centre de formation. On va continuer dans cette direction parce que comme on va développer les services il faudra élever le niveau de compétence de nos partenaires.

**-Comment s'organise le réseau de Renault Trucks en Algérie sur la partie service après-vente ?**

Aujourd'hui on a dix concessionnaires à travers le pays, ces derniers sont tous des vendeurs réparateurs et nous sommes entrain d'étendre notre réseau avec des points de réparation uniquement et ce sont aujourd'hui des vendeurs réparateurs qui

ouvrent des points de réparation. Je citerai l'exemple de notre concessionnaire de Chlef qui vient d'ouvrir un point de réparation à Mascara, et on a beaucoup d'autres projets similaires de manière à doubler notre réseau de concessionnaire par des réseaux de réparation.

Concernant la pièce de rechange, nous disposons d'un stock de pièces qui correspond à 6 mois de vente de manière à être sûr de ne pas être en rupture de stock.

**-Le marché a connu une baisse cette année. Quel a été son impact sur Renault Trucks et comment voyez-vous l'évolution du marché à court terme ?**

-Le marché a connu une légère régression en 2011 certes mais on sent une légère reprise en cette fin d'année, on est donc relativement confiant pour l'avenir. Cette reprise se traduit par une certaine reprise en confiance des investisseurs privés qui étaient un peu effrayés en début d'année par les événements. Il y a eu aussi une reprise des marchés publics à travers le lancement d'un nombre important d'appels d'offres. On est confiant sur les contrats qui vont se finaliser d'ici la fin de l'année et début de l'année prochaine.

**-Quels sont les futurs projets de Renault Trucks en Algérie notamment en termes de nouveautés produits ?**

Pour 2011, Renault Trucks restera sur sa gamme de produits actuelle. On proposera des variantes telles que le Kerax Xtrem de manière à aller encore plus pour répondre aux besoins du client dans son métier. Le Kerax Xtrem est le parfait exemple de ce que nous voulons proposer c'est une variante destinée pour les mines et les carrières. On va aller proposer du Maxity et du Midlum carrossés. On veut aller le plus prêt possible du métier du client mais la gamme restera tel quelle.

En 2012, les vraies nouveautés seront en matière de services, là où on est vraiment en avance sur le marché, une avance qu'on doit impérativement maintenir.

## « ECOTAXE POIDS LOURDS » ET ENVIRONNEMENT

### « Taxe poids lourds : les autoroutes dans le viseur »

Parution	Les Echos – 04/10/11
Auteur (s)	Renaud HONORE
Photo (s)	Néant


**Les sociétés d'autoroutes qui pourraient voir leur trafic, et donc leurs recettes, augmenter avec l'instauration de la taxe poids lourds devront apprendre à partager. C'est l'un des principaux points du rapport remis aujourd'hui à la commission des Finances de l'Assemblée nationale par le député Hervé Mariton (UMP).**

Plusieurs fois retardée, l'écotaxe -un système de taxation sur tous les poids lourds, qui s'appliquera aux 12.000 kilomètres de routes nationales, aux autoroutes gratuites et à une partie du réseau départemental -devrait être mise en place mi-2013. Le contrat définitif avec l'italien Autostrade doit ainsi être signé dans les prochains jours. Dans son rapport, Hervé Mariton rappelle notamment qu'il faudra « *tirer les conclusions du report de trafic induit* » par cette taxe.

Celle-ci devrait pousser une partie des camions qui se contentaient de routes secondaires mais gratuites à se rabattre vers les autoroutes, qui pourraient voir leur trafic poids lourds augmenter de 15 % à 20 %, selon les chiffres du gouvernement. Soit une recette supplémentaire de 400 millions d'euros. Le député juge qu'il faudra une quantification plus précise, préalable à une « *négociation relative à la récupération éventuelle de cet "effet d'aubaine" par le biais d'une revalorisation de la taxe domaniale* ».

Hervé Mariton déplore également que le gouvernement n'ait pas suffisamment pris en compte l'enjeu de l'interopérabilité au niveau européen. « *Le ridicule serait qu'on ait autant de systèmes que de pays* », explique le député. Celui-ci préconise également qu'on aide financièrement les transporteurs routiers en contrepartie de cette nouvelle taxe. Cette aide doit permettre aux transporteurs d'acheter des camions moins polluants, alors que le fret ferroviaire ne pourra pas remplacer la route, estime le parlementaire.

### « L'éco-taxe poids lourds sous la critique d'un rapport parlementaire »

Parution	Actu-environnement – 07/10/21011
Auteur (s)	Rachida BOUGHRIET
Photo (s)	

**Le député Hervé Mariton a présenté un avis critique sur la mise en oeuvre de la taxe poids lourds prévue mi-2013. En cause notamment le risque de report de trafic vers les autoroutes à péage.**

Le député UMP de la Drôme Hervé Mariton a présenté le 4 octobre devant la Commission des Finances de l'Assemblée Nationale un projet de rapport d'information sur la mise en place de l'éco-taxe poids lourds prévue mi-2013. Ce rapport vise "à apporter des réponses aux questions d'acceptabilité, de contrôle et d'affectation de la taxe", souligne le parlementaire en rappelant "la mise en oeuvre longue et difficile" de la redevance.

Annoncée en effet pour 2011, puis pour 2012 avant d'être à nouveau repoussée pour cause de contentieux, l'attribution du contrat au consortium Autostrade avait finalement été validée en juin dernier par le Conseil d'Etat. En dépit d'une enquête en cours au parquet de Paris contre le consortium pour "trafic d'influence, et incitation à la corruption", l'Etat s'apprête à signer dans les prochains jours le contrat définitif de partenariat avec Autostrade.

L'éco-taxe poids lourds sera généralisée à l'ensemble du territoire français "fin juin 2013", précise le député après une expérimentation de trois mois maintenue en Alsace (l'A35, les RD 1083 et 83). Au total, 15.000 km de réseaux routiers non concédés "actuellement gratuits" dont 10.000 km de routes nationales et 5.000 km de routes départementales seront visés. 600.000 véhicules de plus de 3,5 tonnes immatriculés en France et environ 200.000 étrangers seront soumis à l'écotaxe, conformément à la nouvelle Directive européenne "Eurovignette" en vigueur fin 2013.

Cette taxe découle également de la Directive "Interopérabilité des systèmes de télépéage routier" datant de 2004. Son coût est situé en moyenne à 12 centimes d'euros le kilomètre (contre 17 centimes fixés par la Directive Eurovignette). Côté recettes : la nouvelle taxe doit rapporter 1,24 milliard d'euros par an à l'Etat, dont 760 millions de recettes nettes pour l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) et 160 millions d'euros pour les collectivités territoriales, gestionnaires des voiries taxées. Le reste, environ 240 millions d'euros par an paiera les coûts de gestion du système et devrait donc bénéficier à Autostrade.

**Un manque d'inter-opérabilité entre les systèmes européens**

Ce dispositif se doit d'être inter-opérable : les poids lourds soumis à la taxe devront être dotés de boîtiers de type OBU (On-Board Unit ou équipements embarqués), équipés de système GPS permettant de les géo-localiser par satellite. Autostrade s'est engagé à fabriquer 800.000 de ces boîtiers et assurer leur maintenance.

Or, le député craint un manque d'harmonisation avec les taxes poids lourds analogues dans les autres pays européens et estime que le gouvernement "n'a pas suffisamment pris en compte l'enjeu de l'interopérabilité" au niveau de l'UE. "Il existe un risque de voir un poids lourd devant traverser l'Europe doté d'un nombre important d'OBU correspondant à chaque système national. De plus, du fait des différents systèmes de paiements - abonnement ou ticket - la perte de temps risque d'être importante", critique le parlementaire dans son rapport. "Mais nous avons près de deux ans pour arriver à cette inter-opérabilité, ce n'est pas impossible", a toutefois tempéré M. Mariton à l'AFP.

**"Les poids lourds indispensables"**

Alors que l'AFITF a assuré que cette taxe servirait à financer des projets d'infrastructure de transport en particuliers ferroviaires (dont les lignes à grande vitesse), le député juge cependant que le report modal vers "le fret ferroviaire ne pourra pas remplacer la route".

Le fret ferroviaire "n'a pas vocation à faire disparaître les camions des routes. Une géographie industrielle multipolaire et des bassins de vie et de consommation éclatés sur

*l'ensemble du territoire national rendent le poids lourd indispensable".*

M. Mariton appelle *"en conséquence à soutenir impérativement le secteur du transport routier à maintenir ses parts de marché mais aussi à entamer sa conversion écologique"*. La mise en place de la taxe poids lourds *"peut en être l'occasion"*, estime le parlementaire. Mais pour ce faire, celui-ci préconise également que le gouvernement aide financièrement les transporteurs routiers en contrepartie de cette nouvelle taxe.

Cette aide doit inciter les transporteurs à acheter des camions "plus performants en termes d'émission" à l'instar des Allemands qui ont adopté des mesures de soutien aux transporteurs soumis à l'éco-taxe dans leur pays, cite le député. *"La France ne doit pas hésiter, par le biais de l'AFITF, à prendre des mesures équivalentes en faveur de ses transporteurs. La taxe poids lourds, si elle est accompagnée de telles mesures, peut avoir les mêmes effets qu'une TVA sociale"*, plaide-t-il.

Le député répond ainsi à une demande de la fédération nationale des transports routiers qui se disait inquiète d'un surcoût lié à la taxe, de 3,5 à 6% pour les entreprises du transport. Or, *"le dispositif ne coûtera pas plus cher au transporteur"*, a affirmé l'AFITF début septembre. *"Soit l'abonné sera équipé de boîtiers par le transporteur privé, soit le transporteur prendra un abonnement auprès de la société de paiement mandatée pour payer la taxe poids lourds ou d'autres péages européens"*, avait expliqué l'Agence.

### **Report de trafic vers les autoroutes**

Le député appelle également à *"tirer les conséquences du report de trafic induit"* par cette taxe vers les autoroutes (réseau concédé) qui pourraient voir leur trafic poids lourds augmenter de 15 % à 20 %, selon les chiffres du ministère des transports. Soit une recette supplémentaire de 400 millions d'euros par an *"sur la base actuelle de 2.500 millions d'euros de recettes poids lourds"*, estime M. Mariton. *"La question de l'application de dispositions contractuelles relatives à l'équilibre économique des concessions autoroutières est posée"*.

Le député juge qu'il faudra évaluer *"l'effet de report de trafic en termes de recettes complémentaires sur les différentes sections de réseau et à en apprécier l'impact sur chaque concession"*. Cette évaluation juridique et économique doit servir de préalable à une *"négociation relative à la récupération éventuelle de cet "effet d'aubaine" par le biais d'une revalorisation de la taxe domaniale acquittée par les sociétés d'autoroutes"*.

La mise en place de l'écotaxe devrait avoir également pour effet de *"pérenniser le financement de l'AFITF pour autant que l'Etat garantisse la cohérence des moyens et des objectifs"*, conclut le député. Or, le gouvernement a déjà annoncé une baisse de 0,9% du budget de l'agence en 2012...

## « Eco-taxe poids lourds : la voie est libre pour Autostrade »

Parution	<b>Les Echos – 20/10/2011</b>
Auteur (s)	<b>Antoine BOUDET</b>
Photo (s)	Néant.

### **Une des mesures phares du Grenelle de l'Environnement adoptées en 2007, l'éco-taxe poids lourds, pourra être prélevée en 2013. Le consortium emmené par le groupe italien prévoit vingt et un mois de travaux pour installer le système.**

L'interminable feuilleton de l'éco-taxe poids lourds a enfin trouvé son épilogue, avec la signature, jeudi, du contrat entre le ministère de l'Ecologie et le groupe italien Autostrade, à la tête du consortium désigné pour mettre en oeuvre cette mesure phare du Grenelle de l'environnement.

L'annonce tombe à pic alors que, à l'occasion du quatrième anniversaire des quelque 237 engagements pris en octobre 2007 par le gouvernement français, le bilan du Grenelle fait débat. Adoptée par le Parlement en octobre 2010, malgré la campagne de protestation orchestrée par les transporteurs routiers, censée s'appliquer dès 2011 puis à l'été 2012, avant d'être encore repoussée à 2013, elle devrait rapporter 1 milliard d'euros net par an à l'Etat, une somme qui doit être investie, via l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (l'Afit), dans le rééquilibrage des différents modes de transport au profit des moins polluants.

C'est donc Autostrade qui, à l'issue d'un long processus, a obtenu de mettre en oeuvre et opérer ce système révolutionnaire en France. Le groupe italien a participé à l'appel d'offre avec 4 partenaires français, SNCF, SFR, Thales et Stéria, qui détiendront ensemble jusqu'à 30% du capital de la société constituée, Ecomov'.

Une autre société a été créée spécifiquement pour la construction du système, dans laquelle la SNCF ne sera pas au capital. Deux autres consortiums avaient répondu à l'appel d'offre, Sanef avec la CDC, Aegis, Atos et Siemens, et France Télécom avec Capgemini et Bouygues.

### **Signalement au ministère de la Justice**

Lancé en 2009, le processus s'est poursuivi par la remise des offres finales en septembre 2010. Le consortium mené par Autostrade a été désigné en janvier 2011 «attributeur pressenti», la phase de mise au point du contrat -de pas moins de 5.000 pages -ayant ainsi pu commencer. Mais celle-ci a été stoppée le 13 mars 2011, «le jour où le XV de France l'a emporté contre l'Italie», se souvient Giovanni Castellucci, administrateur délégué d'Autostrade per l'Italia, par une décision du tribunal administratif de Cergy Pontoise saisi par Sanef, Siemens et Atos.

Début juillet cependant, le Conseil d'Etat a validé le choix d'Autostrade, laissant la voie enfin libre à la signature du contrat. Et ce malgré le signalement au ministère de la Justice par le président de Sanef, selon lequel un intermédiaire serait intervenu dans cette affaire. Le parquet de Paris s'est déclaré incompétent. Transmise au parquet de Nanterre, elle n'a pas encore donné lieu à une convocation des dirigeants d'Autostrade.

«Nous sommes à la disposition des autorités», explique, serein, Giovanni Castellucci, se plaisant à rappeler par ailleurs que le groupe italien, qui gère les systèmes de péages des 23 autoroutes italiennes ou encore le système national de la taxe poids lourds en Autriche, vient de gagner l'appel d'offre sur les points d'accès à Manhattan.

### **Des terminaux embarqués**

Les travaux pour installer le système sont prévus pour durer vingt et un mois avec un investissement de plus de 600 millions d'euros. Le financement est assuré par un pool bancaire, avec Deutsche Bank, UniCredit, Banca Intesa, Mediobanca, Calyon et la CDC, tandis qu'environ 125 millions sont apportés en «equity» par Autostrade et ses partenaires. «Du point de vue technique et d'intégration des systèmes nous n'avons pas de souci majeur. La difficulté réside plutôt dans la maîtrise du temps et des risques», admet le patron du groupe italien.

Le projet porte sur 10.000 kilomètres de routes départementales et 5.000 kilomètres de routes nationales sur lesquelles les poids lourds de plus de 3,5 tonnes qui les emprunteront acquitteront une taxe de 10 centimes d'euros par kilomètre. Quelque 800.000 camions, dont 600.000 français, seront équipés de terminaux embarqués qui, dès lors que les véhicules franchiront à l'entrée et à la sortie des zones concernées l'un des quelque 5.000 portiques, calculeront le kilométrage. Ecomov' percevra la taxe et la reversera à l'Etat.

Pour les véhicules non-abonnés, essentiellement les véhicules étrangers et les transporteurs occasionnellement à plus de 3,5 tonnes, ce sont les sociétés habilitées de télépéage qui encaisseront la taxe et la reverseront à Ecomov'. Celle-ci sera rémunérée par une commission fixe qui ne dépendra pas du volume. Autostrade a calculé qu'elle percevrait plus de 2 milliards d'euros sur la durée de onze ans et demi de la concession.

## NOUVELLES TECHNOLOGIES – NOUVEAUX MODELES

### « Demain, des poids lourds plus intelligents »

Parution	<b>Ouest France – 08/10/2011</b>
Auteur (s)	<b>Camille GUILLEMOIS</b>
Photo (s)	<p style="text-align: center;">David Brin au volant d'un des derniers modèles de poids lourd bourré d'électronique, le Mercedes Actros</p> <div style="text-align: center;">  </div>

#### **Présentés au salon du transport, à Nantes, ils en imposent ! Bourrés d'électronique, ils assistent les chauffeurs dans les moindres détails. Trop ?**

« Vous avez vu le confort ? » David Brin est d'une admiration sincère. Le directeur du service après-vente de la Sami, à Sautron, près de Nantes, est fier de son dernier bébé, pour la première fois exposé en France. Véritable monument de la route de quelque 420 chevaux, le Mercedes *Actros* était, hier, à Nantes, l'une des étoiles du *Technotrans* de la Beaujoire, un salon réservé aux professionnels du transport (*O.-F.* de mercredi).

Ce gros bras des autoroutes est aussi bourré d'intelligence électronique, à rendre jalouse la voiture la plus geek. Mais il illustre surtout une tendance très nette, chez tous les grands constructeurs, à proposer des outils qui se veulent de plus en plus en osmose informatique avec le conducteur.

On est très loin de l'ambiance *Salaire de la peur*, ce film de Clouzot de 1953 où quatre hommes transportent, au péril de leur vie, un chargement d'explosifs sur des routes défoncées, dans un camion en piteux état. Mieux, les émois devant l'ABS des années 1980 ou les systèmes de correction électronique des trajectoires apparus en 1990 ne sont plus que des souvenirs.

#### **Notes de conduite**

Désormais le camion intelligent peut, en option, communiquer avec son entourage routier et son entreprise. Il accompagne au plus près le chauffeur, parfois même jusqu'à l'intrusion. Régulateur de distance, détection de cyclistes dans les angles morts, freinage additionnel automatique ou contrôle de somnolence, la liste est interminable, jusqu'à l'éthylotest.

« Le gestionnaire peut par exemple vérifier, en temps réel, que le chauffeur roule de manière économique », souligne David Brin avec la conviction du converti. Un tableau de notes apparaît sur un écran : en usage des freins, ce n'est pas terrible, mais en économie d'énergie, c'est mieux. *Big brother* n'est pas loin !

Si l'on y ajoute un confort de Pullman et des vitesses automatiques, il est permis de s'interroger sur le sentiment de quiétude contrôlée que donne cette technologie à son utilisateur. Ceci au prix d'une perte de conscience du risque qui, lui, reste pourtant bien présent ? La question interroge les professionnels eux-mêmes, qui ont choisi d'en faire précisément le débat du salon des transports, jeudi. « C'est aussi un impératif social et de santé à l'égard des chauffeurs, qui sont des travailleurs isolés. »

Il est vrai que 33 % des accidents de poids lourds sont dus à la somnolence et que l'apparition des assistances a permis de diviser par deux les accidents corporels en dix ans. En la circonstance, la sécurité fait bon ménage avec la bonne gestion. Elle a aussi une incidence environnementale positive et mesurable.

### **Chauffeurs précieux**

D'après les constructeurs présents dans ces rencontres, la consommation des poids lourds est passée en moyenne, et en une décennie, de 38 à 30 litres pour cent kilomètres. « Il est aussi possible d'anticiper sur la maintenance », ce qui autorise une gestion plus fine de l'investissement : près de 150 000 € l'unité prête à prendre la route.

« On peut parler robotisation, mais il faut aussi parler des hommes, se reprend David Brin. La masse salariale, c'est le premier poste d'une entreprise de transport. Les chauffeurs sont donc précieux et doivent être bien formés régulièrement pour s'adapter à ces évolutions technologiques qui, tôt ou tard, apparaîtront sur tous les véhicules. C'est comme pour les pilotes d'avion ! »

Les professionnels peuvent s'y préparer dès maintenant. De nouvelles normes européennes en matière de sécurité et d'économie d'énergie sont en cours d'élaboration.

## « Le plus gros camion de livraison électrique mondial testé à Lyon »

Parution	<b>Le Progrès de Lyon – 14/10/2011</b>
Auteur (s)	<b>François SAMARD</b>
Photo (s)	

**Innovation. Fruit d'un partenariat piloté par Renault Trucks, ce véhicule de 16 tonnes sera utilisé par STEF-CFE, spécialiste de la logistique du froid, pour approvisionner des magasins Carrefour.**

C'est une première mondiale : le plus gros camion de distribution 100 % électrique va être expérimenté durant un an dans l'agglomération lyonnaise pour livrer en produits frais des magasins du groupe Carrefour.

Présenté officiellement hier devant l'hôtel de ville de Lyon, en présence de Gérard Collomb, qui a salué ce « saut technologique », le Renault Midlum électrique de 16 tonnes est le fruit du partenariat d'acteurs très différents. Labellisé par le pôle de compétitivité Lyon urban trucks & bus, ce projet, soutenu par l'Ademe (Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie) à hauteur de 3 millions d'euros, a un coût de 9 millions d'euros.

La conception et la fabrication du camion ont été pilotées par Renault Trucks, en collaboration avec IFP énergies nouvelles et PVI, entreprise spécialisée dans la traction électrique des véhicules industriels. Son assemblage a été achevé dans l'atelier prototype de Renault Trucks à Saint-Priest.

Camion frigorifique, ce Midlum électrique sera exploité par un grand spécialiste de la logistique du froid, STEF-CFE, pour le compte de Carrefour. Il livrera, le matin, six magasins Carrefour City, 8 à huit et Marché +, et l'après-midi, le Carrefour market de Saint-Fons et l'hypermarché Planet de Vénissieux. Soit un trajet de 75 km lui laissant une marge d'autonomie de sécurité de l'ordre de 25 km.

Stephano Chmielewski, président de Renault Trucks, a précisé que dans un an, deux autres exemplaires de ce camion électrique doivent être également expérimentés en d'autres lieux. S'il souligne tout l'intérêt de cet investissement technologique, il ne cache pas que pour arriver à une phase d'industrialisation d'un camion de livraison de 16 tonnes électrique, « il faudra un fort engagement des pouvoirs publics ». Il ajoute aussi qu'en bout de chaîne, « le consommateur paiera pour avoir une ville moins polluée, tout en conservant des magasins approvisionnés ». Un camion hybride, et non 100 % électrique comme celui-ci, coûte déjà deux fois plus cher que sa version thermique.

Les camions thermiques, dont la consommation et les émissions de gaz à effet de serre se sont effondrées en l'espace de dix ans, constitueront probablement toujours l'essentiel des flottes du transport routier dans les toutes prochaines décennies. Pour Francis Lemor, président de STEF-TFE, les gros camions de livraison électriques seront réservés au centre-ville des grandes agglomérations.

## DIVERS – IMAGE DE LA FILIERE

### « Les routiers sous surveillance »

Parution	L'Est Républicain – 11/10/2011
Auteur (s)	Stéphanie SCHMITT
Photo (s)	

**Les poids lourds sont dans le collimateur de la nouvelle génération de radars « discriminants ». Un premier appareil a débarqué en Lorraine, sur la RN57, dans les Vosges.**

Sur route ou sur autoroute, la vitesse limite autorisée des poids lourds (PL) est inférieure à celle des véhicules légers (VL). Il n'est pas rare, sur l'A31 par exemple, de voir des camions rouler allègrement à 110 km/h, quand leur vitesse est limitée à 90 km/h. Jusqu'ici, les radars classiques ne pouvaient faire la distinction entre un poids lourd et un véhicule léger. Aussi les routiers en excès de vitesse étaient-ils peu inquiétés de leurs infractions. Mais la donne change.

Une nouvelle génération de radars automatiques dits « discriminants » débarque en Lorraine. Composés de 3 modules, ces équipements « intelligents » permettent de mesurer la vitesse et distinguer un PL d'un VL mais aussi d'identifier avec précision la voie de circulation du véhicule en infraction. Ces nouveaux radars sont systématiquement précédés d'un radar pédagogique.

La préfecture des Vosges a récemment installé un premier appareil sur la RN57, commune de Saint-Nabord dans le sens Nancy-Remiremont. Le lieu d'implantation a été choisi « en raison de la concentration d'accidents graves et du non-respect de la vitesse autorisée », précise la préfecture des Vosges.

La vitesse est la cause principale des accidents mortels dans le département, responsable de 53 % des décès en 2011 et en augmentation par rapport à 2008. Entre 2006 et 2010, 6,5 % des accidents corporels et 12 % des accidents mortels impliquaient des poids lourds, contre respectivement 5,2 % et 13,4 % pour la France entière.

#### **Toute la Lorraine équipée d'ici la fin 2012**

Avec l'installation de ce radar ce sont 17 dispositifs fixes qui sont implantés sur le territoire vosgien, auxquels s'ajoutent dix radars mobiles des forces de sécurité.

D'autres radars discriminants feront bientôt leur apparition dans la région. En Moselle, sur la RD14 entre Angevillers et Thionville, l'équipement sera comme dans les Vosges précédé d'un radar pédagogique. La Moselle a d'ores et déjà entamé les démontages de panneaux avertisseurs de radars et installé deux radars pédagogiques, sur l'A31 à Fey dans le sens Nancy-Metz et sur la RD999 à hauteur de Brulange.

En Meurthe-et-Moselle, pas de radars discriminants avant la seconde moitié de 2012, « car les délais du fabricant sont très longs », précise-t-on à la préfecture. Les radars pédagogiques n'ont pas encore fait leur apparition non plus dans le département, « nous attendons une nouvelle génération de radars pédagogiques », ajoute la préfecture. Ces derniers devraient arriver au cours du 1er semestre 2012. En Meuse enfin, ce sont déjà quatre radars pédagogiques qui ont été installés, 11 radars fixes en place, et un radar discriminant sera installé prochainement sur la RN4.

En France, une centaine de ces nouveaux radars doivent être installés d'ici la fin 2012.

### **« Jura : l'interdiction de circulation des poids lourds annulée par le tribunal »**

Parution	<b>La Gazette des Communes – 17/10/2011</b>
Auteur (s)	<b>C. LEFEBVRE</b>
Photo (s)	<b>Néant.</b>

**Le tribunal administratif de Besançon a annulé jeudi 6 octobre 2011 trois arrêtés pris par le conseil général du Jura fin 2010 interdisant aux camions de plus de 7,5 tonnes de circuler sur les principales routes départementales.**

Ces arrêtés, en date du 29 octobre 2010 et du 31 décembre 2010, visaient à reporter le trafic de ces poids lourds vers les autoroutes A36 et A39, notamment entre Lons-le-Saunier et Oyonnax. Le conseil général a justifié ces arrêtés par « des exigences de sécurité routière » et la « nécessité de préserver le domaine public routier », le passage des camions endommageant les routes.

« Mais il s'agit aussi de préserver le cadre de vie des riverains, car les routes concernées traversent plusieurs petites communes », précise Christophe Perny, président (PS) du conseil général depuis mars 2011, qui a repris à son compte ces textes élaborés par l'ancienne majorité.


#### **Pas d'étude d'accidentologie –**

Le tribunal administratif, saisi par la Fédération nationale des transports routiers (FNTR), considère cependant dans ses considérants que « tant la réalité des risques pour les usagers de la route ou pour les riverains que le coût excessif de l'entretien du domaine routier en cause ne sont pas établis par le département », qui n'a fourni notamment aucune étude d'accidentologie.

« Eu égard à l'importance des conséquences financières de cette interdiction pour les transporteurs », le tribunal voit dans ces arrêtés « une atteinte disproportionnée (...) à la liberté de circulation et à la liberté du commerce et de l'industrie ».

Le conseil général maintient sa volonté de réguler le trafic, indique Christophe Perny : « Notre service juridique étudie actuellement les suites possibles. Nous allons sans doute réécrire les arrêtés », afin de se conformer aux remarques du tribunal, qui pointe le défaut d'argumentation.

Le président du conseil général assure étudier également les possibilités de contournement de certaines communes, sans cacher que celles-ci se heurtent aux « réalités budgétaires ».

« Une campagne d'information pour les poids lourds »	
Parution	<b>Autos Infos.fr – 21/10/2011</b>
Auteur (s)	<b>Jean-Pierre JAGU-ROCHE</b>
Photo (s)	<p style="text-align: center;"><i>Un monde sans camion n'est pas possible</i></p> 
<p><b>« Je transporte pour vous », « Je livre près de chez vous », « Je passe au vert »...</b></p> <p>À partir du 2 décembre prochain, pour une durée de six mois, plus de 10 000 camions circulant sur les routes de France porteront à la connaissance du public trois messages attirant son attention sur l'apport irremplaçable du véhicule industriel dans l'économie nationale, la vie des Français, et sur la diminution significative des émissions polluantes des poids lourds.</p> <p><b>Cette campagne promotionnelle est engagée à l'initiative de la Chambre syndicale internationale de l'automobile et du motorcycle (CSIAM).</b> Elle se traduira par l'apposition de stickers et comportera les messages suivants : 87 % des marchandises arrivent par la route, 75 % de celles qui sont transportées de cette façon parcourent moins de 150 kilomètres, et que les camions ont réduit leurs émissions polluantes de 80 % en vingt ans. Dans le même temps, ces messages seront développés sur un site Internet baptisé <a href="http://lignesdevi.fr">lignesdevi.fr</a>. Côté financier, la CSIAM a investi un budget de plus de 130 000 euros dans cette initiative.</p>	