

Madame, Monsieur,

Nous avons bien reçu votre sollicitation, vos 43 propositions, dans le cadre des prochaines élections législatives.

Cela ne vous étonnera pas, nous sommes globalement en désaccord avec la plupart de vos propositions et avec la philosophie qui en est immanente. Il ne s'agit pas d'être dogmatique, encore moins idéologique, mais pragmatique. La protection de l'environnement, la transition écologique, se fera par la sobriété de notre consommation et par le changement de nos habitudes (dans tous les secteurs : énergie, transport, etc.), cela autant que faire se peut harmonisé au niveau européen. Nous sommes convaincu que cela est bon pour notre économie (outil au service du politique et des citoyens).

1) Sur la fiscalité, EELV s'est opposé au CICE certes politiquement (car non prévu au programme de F. Hollande) mais surtout sur le fond : mal ciblé, pas de contreparties, coût élevé pour une « rentabilité » en terme de création d'emplois faible. Sur les autres points traitant de la fiscalité, cette dernière doit être au service de la transition écologique, donc d'une baisse de la pollution, responsable de près de 40000 morts prématurés par an. Les recettes doivent être affecté au report modal (développement du ferroviaire en propre ou du combiné – ferroutage - par exemple) et une écotaxe devra être mise en place pour accélérer ce mouvement. A voir comment cette taxe pourra être reportée sur les chargeurs afin qu'ils soient inciter à massifier leurs flux. Le diesel reste une niche fiscale anti-écologique, et devra progressivement être réaligné sur la fiscalité de l'essence. La taxe carbone (espérons la à 100€ la tonne de CO2 en 2030) pourra être introduite dans la TIPCE.

2) Vous nous savez très européen. Vous n'êtes pas sans ignorer par ailleurs les responsabilités de Karima Delli, députée Greens / EFA, à la tête de la commission transports du Parlement Européen. Nous promouvons un socle de protection sociale européen, et à terme un revenu minimum européen (pour tous, outre-mer inclus). Nous sommes partisan d'une harmonisation par le haut des règles au niveau européen, par exemple sur les temps de conduite et de repos ou sur la pénibilité. La lutte contre le dumping social (non respect des taux horaire en vigueur) est importante. Aussi, notons que le cabotage est souvent le fait à la base de grande entreprise française de TRM (ou bureau d'affrètement). Aux ceux-ci et aux chargeurs d'assumer leurs responsabilités –compétitivité hors coût -. Une agence européenne du TRM pourra contrôler et faire appliquer toutes ces règles. Nous écrivons cette réponse alors qu'est voté en ce moment même au Parlement Européen un paquet législatif sur le routier...

3) Le transport routier représente 20% des émissions de GES en Europe. Fondamentalement, nous devons encourager les constructeurs à faire de la R&D sur les énergies propres, bien avancée sur l'hybride. Les infrastructures devront suivre (point de recharge). Encore faut-il que les transporteurs y soient sensibilisés et aient les possibilités d'investir (on pense aux PME – TPE qui représentent l'immense majorité des entreprises de TRM) : réfléchir à un système de bonus – malus peut être envisageable. Oui, cela peut passer par des certificats et des labels, mais le « shaming » ne suffit pas. Nous devons tendre à des mesures plus radicales pour les hyper centres ville (interdiction des véhicules trop polluants par exemple, élargir géographiquement les mesures déjà prises en cas de pic de pollution). Une fois de plus, faire baisser les GES (gaz à effet de serre) passe par l'amélioration du parc (Euro 6), mais surtout en produisant moins de T.km ! Les chargeurs y ont donc aussi leurs responsabilités, nous en sommes bien conscients.

4) En effet, le TRM doit être au service des territoires. Nous sommes partisan de surcroît d'investir dans le ferroviaire de marchandise afin qu'il (re)prenne sa place dans la logistique du dernier kilomètre. A propos de l'aménagement du territoire, il ne faut pas développer le réseau autoroutier, et revoir / clarifier la tarification usager du réseau sous concession. En ville, les places livraison sont toujours occupées (je l'écris d'expérience) ! L'idée d'organiser la logistique des clients situés en hyper centres doit être pensée par les municipalités : par exemple celle d'établir un entrepôt en périphérie de ville destiné à mieux organiser les tournées de livraison en direction des zones « difficile d'accès » ou à circulation restreinte... Nous sommes opposés au 44 tonnes à cause des externalités négatives engendrées (pollution sonore, dégradation du réseau).

5) Votre proposition 28 traitant de la sécurité routière est en soit une inégalité devant la loi (donc anti-constitutionnelle). Nous faisons confiance au professionnalisme et à l'esprit de responsabilité des routiers.

6) Oui, l'Etat doit par la fiscalité encourager le transport en combiné. Il doit donner les moyens au rail français et européen d'offrir des sillons dédiés au ferroutage. Cela va dans le sens d'un TRM tourné vers l'Europe, si ce dernier sait s'organiser en fonction (groupement d'entreprises pour exploiter les sillons disponibles). Il faut continuer à faire de l'information sur les possibilités offertes et en devenir par le ferroutage.

7) Le numérique est un chantier important. Il permet certes une meilleure lutte contre la fraude (outils communs aux forces publics de contrôle) mais aussi de protéger le salarié (« smart – tachygraphe »). C'est aussi, ne l'oublions pas, un changement des habitudes de travail dans bien des PME de transport en ce qui concerne leurs relations avec les affrétés ou clients directs.

8) A propos du ministère de tutelle, nous ne pensons pas qu'un ministère spécifique soit pertinent, indépendamment des velléités quasi populistes de certains d'avoir des gouvernements toujours plus resserrés. Par la même logique, l'inspection du travail doit être renforcée (hausse de son personnel notamment) et non toujours plus sectionnée.

Comme vous le lisez, comme vous vous en doutiez certainement, nous avons des divergences de projet de société. La transition écologique au cœur de notre projet passe par une fiscalité incitative en propre sur le TRM et sur les chargeurs. Ces derniers doivent modifier leur recours au TRM (axe sobriété), ce qui est in fine du ressort aussi du consommateur final (le citoyen) : consommer local, les circuits courts, etc. Nous promouvons une Union Européenne fédérale, sociale, rendant peu pertinente la défense d'une branche comme le TRM au niveau stricto sensu national. Rappelons enfin que cette transition écologique nécessite des investissements dans la formation aux autres modes de transport. Enfin, nous sommes attachés à la qualité, à l'utilité sociétale, et à la pertinence de l'activité économique. Produire de la valeur ajoutée n'est pas un but en soit...

En espérant vous avoir en partie convaincu, veuillez agréer, Madame, Monsieur, nos salutations les plus distinguées.

Yves Coquard
Candidat EELV 44-07

