

NON CLASSÉ

LE NOUVEAU NUMÉRO D'INFO DÉM

20 OCTOBRE 2021

Projet de loi Climat & Résilience

Si nous voulons réussir la transition énergétique : *misons sur le camion !*

Le transport routier de marchandises est résolument en faveur de la transition énergétique. Elle est nécessaire et doit être à la hauteur des enjeux du réchauffement climatique. Pour cela, elle exige une réelle ambition et des mesures efficaces que ce Projet de loi ne porte pas. Donnons-nous les moyens de la faire vraiment.

La transition énergétique passera par le camion vert

Nous partageons les objectifs ambitieux de report modal attendus par la Convention Citoyenne sur le Climat. Mais quand bien même ils seraient atteints sous 10 ans, le transport routier de marchandises représenterait toujours, a minima, 75 % du fret en France.

Pour faire avancer la transition énergétique, le camion ne doit plus être considéré comme le problème mais la solution.

En accompagnant la conversion écologique des véhicules, le camion se transforme en véritable source d'économie de gaz à effet de serre. Il devra, à ce titre, bénéficier d'une politique d'investissements ambitieuse en la matière soutenue par les pouvoirs publics.

LES CAMIONS NE REPRÉSENTENT QUE 6 %

DES ÉMISSIONS DE CO2 EN FRANCE*

*Source Citepa/Secteur juin 2020

Taxer au lieu d'agir ?

L'augmentation de la fiscalité du transport routier de marchandises n'a jamais eu pour effet une diminution du nombre de camions sur nos routes. Bien au contraire ! Cette fiscalité n'aura donc aucun effet sur les émissions de gaz à effet de serre. En réalité, ce texte a pour seule et unique ambition d'augmenter la fiscalité des entreprises françaises du secteur sans effet sur le climat. Taxer est une solution de facilité pour continuer de ne rien faire de concret en faveur de l'environnement.

Ne pas confondre transition et précipitation

Pour obtenir ces économies, la transition énergétique doit passer par davantage de planification dans le renouvellement du parc : il est tout simplement impossible de remplacer 600 000 camions en 10 ans !

Les transporteurs routiers sont aussi des citoyens.

Ils se sont engagés dans cette transition mais ils ne peuvent pas la faire seuls. La production de véhicules alternatifs au diesel n'est pas au rendez-vous. La technologie n'est pas encore au point. Les stations d'avitaillement sont trop rares et les points de recharge inadaptés aux enjeux de la logistique. À vouloir faire trop vite cette transition énergétique, nous risquons de ne pas la faire du tout.

Le transport routier de marchandises, un secteur stratégique et vital, indispensable à l'indépendance et à la souveraineté économique de la France

Alors même que l'ensemble du secteur Transport et Logistique a, pendant la crise COVID et durant les différents confinements, démontré son caractère essentiel au service des Français, ce projet de loi vient grandement le fragiliser et, à terme, remet en cause la compétitivité et l'existence des opérateurs français au profit d'une concurrence européenne accrue. Si l'ambition gouvernementale est de retrouver notre souveraineté industrielle, elle ne peut se réaliser qu'avec les acteurs du Transport et de la Logistique de nos territoires.

LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EN FRANCE :

89 % du fret
650 000 salariés
Près de 40 000 entreprises



Projet de loi Climat & Résilience

Si nous voulons réussir la transition énergétique : *misons sur le camion !*

Le transport routier de marchandises est résolument en faveur de la transition énergétique. Elle est nécessaire et doit être à la hauteur des enjeux du réchauffement climatique. Pour cela, elle exige une réelle ambition et des mesures efficaces que ce projet de loi ne porte pas. Donnons-nous les moyens de la faire vraiment.

La transition énergétique passera par le camion vert

Nous partageons les objectifs ambitieux de report modal attendus par la Convention Citoyenne sur le Climat. Mais quand bien même ils seraient atteints sous 10 ans, le transport routier de marchandises représenterait toujours, a minima, 75 % du fret en France.

Pour faire avancer la transition énergétique, le camion ne doit plus être considéré comme le problème mais la solution.

En accompagnant la conversion écologique des véhicules, le camion se transforme en véritable source d'économie de gaz à effet de serre. Il devra, à ce titre, bénéficier d'une politique d'investissements ambitieuse en la matière soutenue par les pouvoirs publics.

LES CAMIONS NE REPRÉSENTENT QUE 6 %

DES ÉMISSIONS DE CO2 EN FRANCE*

*Source Citepa/Secteur juin 2020

Taxer au lieu d'agir ?

L'augmentation de la fiscalité du transport routier de marchandises n'a jamais eu pour effet une diminution du nombre de camions sur nos routes. Bien au contraire ! Cette fiscalité n'aura donc aucun effet sur les émissions de gaz à effet de serre. En réalité, ce texte a pour seule et unique ambition d'augmenter la fiscalité des entreprises françaises du secteur sans effet sur le climat. Taxer est une solution de facilité pour continuer de ne rien faire de concret en faveur de l'environnement.

Ne pas confondre transition et précipitation

Pour obtenir ces économies, la transition énergétique doit passer par davantage de planification dans le renouvellement du parc : il est tout simplement impossible de remplacer 600 000 camions en 10 ans !

Les transporteurs routiers sont aussi des citoyens.

Ils se sont engagés dans cette transition mais ils ne peuvent pas la faire seuls. La production de véhicules alternatifs au diesel n'est pas au rendez-vous. La technologie n'est pas encore au point. Les stations d'avitaillement sont trop rares et les points de recharge inadaptés aux enjeux de la logistique. À vouloir faire trop vite cette transition énergétique, nous risquons de ne pas la faire du tout.

Le transport routier de marchandises, un secteur stratégique et vital, indispensable à l'indépendance et à la souveraineté économique de la France

Alors même que l'ensemble du secteur Transport et Logistique a, pendant la crise COVID et durant les différents confinements, démontré son caractère essentiel au service des Français, ce projet de loi vient grandement le fragiliser et, à terme, remet en cause la compétitivité et l'existence des opérateurs français au profit d'une concurrence européenne accrue. Si l'ambition gouvernementale est de retrouver notre souveraineté industrielle, elle ne peut se réaliser qu'avec les acteurs du Transport et de la Logistique de nos territoires.

LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EN FRANCE :

89 % du fret
650 000 salariés
Près de 40 000 entreprises



Transition écologique, modernisation, recrutement ou encore innovation : retrouvez toutes les actualités du déménagement dans le [nouveau numéro d'Info Dém.](#)

Edito :

Un déménageur nous interrogeait cette semaine : « *nous avons rencontré plusieurs problèmes de déménagement où les devis sont arrivés tardivement et où nous n'avons pas pu effectuer les déménagements aux dates prévues dont deux déménagements avec remboursement des arrhes en double* ».

Est-il possible d'ajouter une mention sur le devis du type : » *les dates ne pourront être maintenues que dans un délai de 10 jours suivant l'établissement du devis* »

C'est effectivement vous qui fixez la durée de validité du devis, date, et prix.

Le contrat est formé s'il y a un accord sur un prix et une date.... Une fois le contrat formé, vous ne pouvez plus vous dédire... Si le client se réveille trop tard, la date n'est pas garantie, mais lui aussi pourrait se dédire, si le contrat n'est pas formé...

Une telle clause nous semble tout à fait possible sans générer les foudres de la direction de la protection de la population DDPP (ex DGCCRF) qui est un peu sur le dos des entreprises de déménagement actuellement.

Nous avons déjà abordé ici il y a quelques mois la piste du Yeald Management, que les compagnies ferroviaires et aériennes savent fort bien utiliser.

Vous voulez un déménagement non modifiable et non remboursable ? cela a un certain prix...

Vous voulez de la souplesse, un billet « open », choisir vos dates, ce ne sera alors pas le même prix. Même dans un avion sur le siège à côté, votre voisin pourra payer le double ou le triple de votre prix, en fonction du taux de remplissage notamment à un instant T.

La profession doit savoir innover, se moderniser, assumer sa transition énergétique (en se lançant massivement dans le programme EVE par exemple), et évoluer vers sa digitalisation.

Le devis (forcément gratuit) avec un litre de gazole à plus de 1,50 € est devenu une aberration n'incitant pas à la transition écologique. A nous de faire encore évoluer [l'arrêté des prix qui depuis le 27 avril 2010](#) nécessiterait bien encore un petit toilettage pour le mettre plus en phase avec la réalité des entreprises... [Lire la suite de l'édito](#)

? [Découvrir le nouveau numéro d'Info Dém](#)

[Découvrir la charte d'engagement OTRE DÉMÉNAGEUR](#)