

« 300 000 boîtiers fabriqués par MSL Circuits à Meung Sur Loire » La République du centre – Mardi 7 mai 2013

ROUTE ■ L'écotaxe doit entrer en vigueur au 1^{er} octobre en France, mais la profession est dans l'expectative

Des transporteurs encore dans le flou

La taxe qui touchera les plus de 3,5 tonnes sur le réseau national non payant n'est pas encore complètement calée.

Carole Trilouot
carole.trilouot@lefigaro.fr

L'écotaxe doit, normalement, entrer en application au 1^{er} octobre, mais... rien n'est encore complètement calé. Et les transporteurs sont dans le flou, hésitant à s'équiper, la plupart reportant au dernier moment la préparation de nouveaux itinéraires, tablant sur un nouveau report du dispositif. Les démonteurs, également soumis, ne savent même pas comment ils pourront répercuter ce coût sur leur devis, établi souvent alors que le client n'a pas encore trouvé de point de chute.

Pas encore équipés

L'écotaxe a pour but de taxer les poids-lourds, de plus de 3,5 tonnes, quand ils empruntent les routes départementales. Des points de contrôle enregistreront les données du boîtier qu'ils vont devoir apposer sur leur pare-brise.

À en croire Jean-Paul Panon, responsable départemental de la Fédération nationale des transporteurs routiers (FNTR), bien peu de ses collègues ont commandé le fameux boîtier, qui doit être distribué par six sociétés habilitées au télépéage, dont deux fournies par MSL Circuits, à Meung-sur-Loire (lire plus bas). « Les boîtiers ne sont pas encore sur le marché », précise Laurent Fesneau, responsable départemental de Transport et Logistique de France (TLF).

Pas encore équipés

L'écotaxe a pour but de taxer les poids-lourds, de plus de 3,5 tonnes, quand ils empruntent les routes départementales. Des points de contrôle enregistreront les données du boîtier qu'ils vont devoir apposer sur leur pare-brise.

À en croire Jean-Paul Panon, responsable départemental de la Fédération nationale des



CIRCULATION. Le but est de délester les routes telles que la RD 2066. PHOTO D'ARCHIVES

■ L'écotaxe en bref

- L'écotaxe doit entrer en vigueur en France le 1^{er} octobre. Elle doit s'appliquer à tous les véhicules de transport de plus de 3,5 tonnes, circulant sur le réseau national non payant (comme certaines portions, dans le Loiret, de la D2066, D952, D2007, D2154, D2020).
- Coût moyen de la taxe : 12 centimes de kilomètre. Le prix varierait de 4,8 cts le 2^e essieu électrique à 16,8 cts le 4^e essieu d'avant 1996.
- La taxe forfaitaire de répercussion du transporteur sur son client doit être fixée à 2,60 % de la facture dans le Centre. Fin avril, les députés UMP ont introduit un recours contre cette majoration forfaitaire.
- Environ 15.000 km soumis à l'écotaxe en France. 4.000 points de tarification, 173 sites de contrôle fixe et 500 de contrôle déplaçable. 800.000 véhicules assujettis.
- Recette attendue : 1,2 milliard d'euros, en année pleine.

CIRCULATION. Le but est de délester les routes telles que la RD 2066. PHOTO D'ARCHIVES

■ L'écotaxe en bref

- L'écotaxe doit entrer en vigueur en France le 1^{er} octobre. Elle doit s'appliquer à tous les véhicules de transport de plus de 3,5 tonnes, circulant sur le réseau national non payant (comme certaines portions, dans le Loiret, de la D2066, D952, D2007, D2154, D2020).
- Coût moyen de la taxe : 12 centimes de kilomètre. Le prix varierait de 4,8 cts le 2^e essieu électrique à 16,8 cts le 4^e essieu d'avant 1996.
- La taxe forfaitaire de répercussion du transporteur sur son client doit être fixée à 2,60 % de la facture dans le Centre. Fin avril, les députés UMP ont introduit un recours contre cette majoration forfaitaire.
- Environ 15.000 km soumis à l'écotaxe en France. 4.000 points de tarification, 173 sites de contrôle fixe et 500 de contrôle déplaçable. 800.000 véhicules assujettis.
- Recette attendue : 1,2 milliard d'euros, en année pleine.

transporteurs routiers (FNTR), bien peu de ses collègues ont commandé le fameux boîtier, qui doit être distribué par six sociétés habilitées au télépéage, dont deux fournies par MSL Circuits, à Meung-sur-Loire (lire plus bas). « Les boîtiers ne sont pas encore sur le marché », précise Laurent Fesneau, responsable départemental de Transport et Logistique de France (TLF).

Quant aux conséquences économiques, elles ne devraient pas reposer sur les transporteurs, qui pourront répercuter la

taxe sur leur client. Mais un recours vient d'être déposé. Là encore, la question est donc en suspens. Si cela devait être remis en question, Anthony Langlais (lire ci-dessous), un jeune transporteur de Fleury-les-Aubrais, estime que cela signifierait la mort des entreprises les plus fragiles.

taxe sur leur client. Mais un recours vient d'être déposé. Là encore, la question est donc en suspens. Si cela devait être remis en question, Anthony Langlais (lire ci-dessous), un jeune transporteur de Fleury-les-Aubrais, estime que cela signifierait la mort des entreprises les plus fragiles.

D'avantage de camions sur l'autoroute

Laurent Fesneau, de TLF lui, souligne que « 1,2 milliard à collecter en France, c'est considérable. Je ne connais pas de secteur qui puisse supporter cela. Je m'étonne du peu de mobilisation des transporteurs et des clients ».

Il pense, en ce qui concerne son entreprise Transactiv, localisée à Saint-Jean-de-Braye (où « dès que je sors de chez moi, je suis soumis à l'écotaxe »), privilégier les autoroutes, « plus chères mais il y a moins de circulation, et la vitesse est plus stable. » Mais il redoute des reports trop importants de circulation sur l'autoroute A10, avec, notamment, un encombrement des aires de repos.

Nombre de leurs confrères semblent faire le gros dos, espérant que cette formule « compliquée », selon Jean-Paul Panon, soit de nouveau son entreprise Transactiv, localisée à Saint-Jean-de-Braye (où « dès que je sors de chez moi, je suis soumis à l'écotaxe »), privilégier les autoroutes, « plus chères mais il y a moins de circulation, et la vitesse est plus stable. » Mais il redoute des reports trop importants de circulation sur l'autoroute A10, avec, notamment, un encombrement des aires de repos.

Nombre de leurs confrères semblent faire le gros dos, espérant que cette formule « compliquée », selon Jean-Paul Panon, soit de nouveau reportée... ■

300.000 boîtiers fabriqués par MSL Circuits à Meung-sur-Loire



ÉLECTRONIQUE. MSL a déjà réalisé de tels boîtiers pour la Slovaquie. PHOTO D'ARCHIVES

La fabrication devrait se terminer en juin.

Chez MSL Circuits, à Meung-sur-Loire, une centaine d'intérimaires, en sus des 400 salariés, sont en train de finir la production des 300.000 boîtiers qui

neront bientôt les pare-brise des poids lourds.

La production a commencé en janvier et doit se terminer en juin, comme l'explique le président Bruno Racault. Il faut environ cinq minutes par boîtier, pour fixer les composants sur le circuit imprimé, le tester, mettre le circuit dans la boîte et le re-tester.

MSL Circuits intervient en tant que sous-traitant de Siemens et équipe deux des sociétés agréées pour l'écotaxe, Total et Sanef (société des autoroutes du Nord et de l'Est de la France).

Un marché « one-shot » (un seul contrat délimité dans le temps), qui représentera environ, cette année, 20 % du chiffre d'affaires de MSL Circuits (150 millions d'euros prévus), mais Bruno Racault espère que cela lui ouvrira la fabrication de boîtiers pour les marchés belge, russe, allemand... ■

Anthony Langlais aimerait s'y préparer

Le jeune chef d'entreprise doit bientôt s'équiper en boîtiers.

Anthony Langlais, 26 ans, a créé la société Langlais de transport et de déménagement voilà 4 ans, à Fleury-les-Aubrais. Il compte dix permanents. « L'écotaxe ne va pas aider les entreprises à la trésorerie tendue telles que la mienne. » Ses dix camions sont déjà munis d'un boîtier de télépéage autoroutier et de géolocalisation fourni par Eurotoll, une des six sociétés agréées pour l'écotaxe. Le changement est déjà prévu, pour un coût moins cher

Nouvel entrepôt

Il n'a, en revanche, pas encore étudié de nouvel itinéraire. « J'aurais voulu m'y préparer, mais rien n'est cadré : je ne vais pas travailler pour rien. Je continuerai à éviter les autoroutes. » Il travaille surtout dans



COÛT. Le dirigeant de 26 ans espère continuer à éviter les autoroutes.

la région et sur Paris, moins concurrencé par les étrangers que sur les longues distances.

Car les marges sont déjà basses, notamment pour un débutant qui doit supporter d'importants frais d'équipement. Il a tout de même atteint un chiffre

d'affaires de 890.000 € et table sur un million en 2013. Il doit ouvrir, ces jours-ci, un nouveau siège, près d'Orléans, avec un entrepôt pour développer l'activité garde-meubles. Il compte augmenter son activité déménagement, plus rémunératrice. ■