

Pour ou contre l'écotaxe ?

CONTRE

Alain Glon est membre du Collectif de convergence des intérêts bretons. Un collectif d'entrepreneurs, formé en juin dernier, qui se bat pour éviter « *que ne se poursuive le déclin des activités en Bretagne* ».

« Dans l'idée, l'écotaxe-poids-lourd aurait peut-être pu être supportée en Bretagne si nous étions plus performants sur d'autres points. Mais notre région est en récession et les entrepreneurs sont acculés. L'addition des intérêts particuliers ne fait plus l'intérêt général. Pourtant, les pays peuvent avoir une vision économique avec des mesures contraignantes. Nous n'y sommes pas opposés si elles sont constructives. Mais là, l'écotaxe ne répond à aucun projet. Et elle est destructrice sur le territoire. Nos pays voisins ont une stratégie en économie, nous n'en avons pas. »

POUR

Daniel Picquet-Pellorce est vice-président de Bretagne Vivante, association naturaliste régionale, membre de France Nature Environnement, qui a participé au Grenelle de l'Environnement en 2007.

« Comme France Nature Environnement qui a négocié le Grenelle de l'environnement, Bretagne Vivante est, bien entendu, en faveur de la taxe dans son principe. Notre association l'a clairement affirmé dès octobre 2008.

Pour autant, faut-il encore que la mise en œuvre de la taxe corresponde bien aux buts poursuivis. Il nous semble que la taxe tel qu'elle est proposée à ce stade ne se préoccupe pas de savoir quels sont les transports routiers actuels qui sont

transférables à d'autres modes.

Il a fallu effectivement intervenir pour mettre hors taxe la collecte de lait. On comprend bien que d'autres transports relèvent de la même nature : transferts locaux d'animaux vers les abattoirs, transports locaux d'alimentation pour le bétail, et sans doute beaucoup d'autres... qui nécessitent du transport routier. Aussi l'idée d'appliquer la taxe uniquement sur des transports de longue distance (supérieurs à 300 ou 400 km), permettrait peut-être d'ajuster la taxe avec son objectif de transfert modal qui est impossibles sur les axes de campagne. »

Retrouvez la suite de l'article [dans le dernier numéro du magazine Bretagne Durable.](#)

Ar Vag Tredan, le bateau

propre de Lorient est-il vraiment « Zéro émission »?

Avec ses îles, ses baies, et ses golfes, la Bretagne collectionne les navettes maritimes... Pas toujours respectueuses de l'environnement. Pour remédier à cela, l'agglomération Lorientaise est la première à se lancer dans une transition énergétique maritime, en mettant à la disposition des citoyens, le Ar Vag Tredan, qui signifie « bateau électrique » en breton. Ce navire plus respectueux de l'environnement que les autres navettes maritimes, est opérationnel depuis le 19 septembre dernier. Commandé par Lorient Agglomération, *"il s'inscrit dans le plan énergie-climat"*, explique André Bouineau, directeur du service transports et déplacements de Lorient Agglomération. conçu par le chantier STX France Lorient et exploité par Keolis Maritime (sous traitant de la CTRL, groupe Kéolis), il fonctionne au moyen de 128 condensateurs électriques, rechargés pendant 4 minutes à l'aide d'un transformateur installé à Locmiquélic, *"alimenté avec l'énergie du réseau électrique classique"*, précise André Bouineau. Cela lui permet d'effectuer 28 trajets avec un impact Co2 moindre.

Côté matériaux, le Ar Vag Tredan est constitué de 25 m² de panneaux photovoltaïques, chauffage et climatisation par pompe à chaleur, éclairage basse consommation, verrières et puits de lumière, économies d'eau...pour une consommation de 15 à 20 kwh pour un aller/retour. Soit l'équivalent de l'usage normal d'un sèche-cheveux pendant un an. Quant à son coût global, il avoisine les 3 millions d'euros, avec des économies d'exploitation évaluées à 1 million d'euros sur 30 ans.

Des atouts, et c'est tout?

Pour Olivier Messenger, gérant d'O2m *« C'est une bonne initiative de penser au bateau électrique pour plusieurs raisons. Dans le domaine du stockage de l'énergie, cela fait*

partie des solutions dont on dispose aujourd'hui : on répartit plusieurs points de stockage au lieu d'un seul ». Le choix de ce mode de propulsion et de stockage a conduit à écarter un certain nombre de solutions : le diesel qui n'apporte pas de réponse aux exigences environnementales ; le moteur hybride diesel électrique dont la réduction de 30 % de la consommation gazole est insuffisante ; le moteur à hydrogène dont coût d'exploitation est prohibitif... Quant à la propulsion électrique par batterie, l'autonomie et le temps de recharge étaient incompatibles avec les exigences d'exploitation.

Du coup, c'est le condensateur, une technologie déjà utilisée dans le ferroviaire et l'aéronautique, qui a été choisi. Pour Olivier Messenger, *"ce bateau ne peut néanmoins pas être zéro émission rien qu'en prenant en compte le schéma global qui s'étend de l'extraction de matières premières qui utilisées pour sa construction, jusqu'à son extinction : ainsi, « zéro émission n'est pas un postulat possible ».*

Une initiative innovante qu'il faut encourager

Autre chose. Toujours selon Olivier Messenger *« on ne parle que d'impact carbone, mais d'autres impacts sur l'environnement doivent être pris en compte comme la toxicité aquatique, humaine, l'uranium utilisé pour l'énergie électrique... Si ce projet avait été « jusqu'aboutiste », il aurait engagé enerccop pour sa fourniture en énergie et serait doté de certificats verts... Néanmoins, c'est une initiative innovante qu'il faut encourager. »* Le Ar Vag Tredan effectue 28 allers-retours quotidiens, à raison d'un par demi-heure, pour un trajet de 7 min entre Lorient et Locmiquélic alors qu'il faut plus de 30 minutes pour se rendre à ces deux points...en voiture ! Le tout pour 1 euro 35.

Un projet d'« Eco-port » à Préfaïlles (44)

Un cabinet d'études a alors proposé la réalisation d'un port « sur terre », un équipement nautique en forme de cercle de 90 m de diamètre creusé à l'intérieur de la péninsule, et relié à la mer par un canal d'environ 100 m de long. D'une capacité d'une centaine d'emplacements, l'« éco-port » offrirait en outre des stationnements souterrains, ainsi que de nombreux commerces et des espaces d'animation et d'évènements culturels. « Le nouveau port se veut ouvert à tous », ajoute le maire, « ... pour la pêche, la plaisance, la balade ». Un souhait concrétisé par une large concertation lancée autour du projet, afin que l'équipement réponde aux attentes des Préfaillais.

Pas de problème d'envasement

Les atouts de cet aménagement novateur : une construction sur un site terrestre moins sensible que l'estran, une technologie brevetée qui résout les problèmes d'envasement (système de chasse naturelle), la création d'emplois locaux, et l'aménagement d'un équipement discret, creusé en-dessous du niveau de la mer, avec un toit à hauteur de terre pour ne pas polluer l'espace visuel des habitations situées en arrière.

En termes de coût, la faisabilité sur terre est bien plus simple qu'en mer, ce qui permet de réduire la facture (estimation entre 10 à 15 millions d'euros contre 35 à 40 millions pour un port en mer). Il pourrait être financé par un partenariat public/privé, ou par une délégation de service public.

Contact Mairie : Préfaïlles / 02-40-21-60-37

NDDL : Le parlement européen sous pression

Pour Sandrine Béliet, députée européenne des Verts/ALE, en charge du dossier :

« Après des mois d'attente, les Présidents des groupes parlementaires devaient valider la demande de la Commission des Pétitions, au sein de laquelle je siège, d'envoyer une délégation sur le terrain. Pure formalité administrative transformée en décision politique abusive, le veto des socialistes alliés aux conservateurs européens vient confirmer l'acharnement à vouloir bloquer toute investigation européenne sur le projet. Cette décision est injustifiable alors que la Commission des Pétitions mène de concert avec la Commission européenne une enquête afin de s'assurer que ce projet ne contrevienne pas au droit de l'Union européenne. »

"Ce grand projet inutile doit être abandonné"

L'eurodéputée ajoute : « La visite devait faire suite à la nouvelle audition qui aura lieu au Parlement européen le 17 septembre. Cette réunion sera consacrée à la présentation des conclusions de la Commission européenne par son Directeur Général à l'Environnement en présence des pétitionnaires et de l'État français. Elle se prononce sur toutes les infractions au droit européen qui ont été soulevées. Face aux lacunes et imprécisions juridiques des réponses successives de l'État français, il me paraît certain que la Commission européenne conclue à l'infraction par le projet de plusieurs directives et règlements européens. »

Sandrine Béliet conclut : « Les freins et pressions qui pèsent sur l'enquête menée par les élus européens témoignent d'un profond irrespect pour les principes de transparence et de

représentativité des élus européens et porte atteinte à l'image du Parlement européen. Aux côtés des associations et des citoyens mobilisés, les écologistes européens restent mobilisés afin que les autorités françaises n'interfèrent pas dans l'enquête européenne et admettent que ce grand projet inutile doit être abandonné. »

L'Écotaxe agite la Bretagne

12 centimes par kilomètres. C'est le tarif auquel seront assujettis les camions de marchandises de plus de 3,5 tonnes, circulant sur les routes françaises non payantes. Une « taxe poids lourds » ou « écotaxe », instaurée par le Grenelle de l'environnement de 2009, et qui devrait entrer en service le 1er octobre prochain dans tout le pays.

L'écotaxe fait néanmoins débat. « *Cette nouvelle taxe appliquée au secteur du transport routier représentera une augmentation des coûts du transport de 5 à 8%.* », déclare ainsi la [Fédération Nationale des Transports Routiers](#). La Bretagne a pourtant bénéficié d'un dégrèvement: du fait d'une forte mobilisation notamment au niveau parlementaire, une exonération de 50% lui a été accordée à cause de sa « *position excentrée* ». Quant à la collecte de lait, elle est épargnée.

Deux points de vue qui s'affrontent

Les réactions en Bretagne ne se sont pas fait attendre. Les élus du parti Europe-Ecologie-Les-Verts Bretagne ont ainsi déclaré, dans un communiqué, regretter « *l'action des parlementaires socialistes qui ont fait pression pour obtenir une exonération de 50% de l'écotaxe en Bretagne* ». « *Plutôt que de revendiquer une exonération de cette taxe, il est de la responsabilité des élus bretons de pousser l'Etat à engager une véritable politique de développement du fret ferroviaire*

et maritime pour notre région. Car demain en Europe, seules les régions qui auront su développer ces modes de transport seront à même de faire vivre leurs filières de production. », poursuit le parti politique.

D'un autre côté, les opposants à la taxe poids lourds. Si certains ont abattu, lors d'une manifestation à Guiclan (29) le 5 août, le portail écotaxe situé sur la RN12, d'autres, pour la plupart entrepreneurs, se sont regroupés au sein du [Comité de Convergence des Intérêts Bretons](#) (CCIB). Ils assurent « *qu'ils ne paieront pas l'écotaxe* », et dénoncent plus largement dans un manifeste « *une avalanche insupportable de taxes, d'impôts, de charges, de contraintes multiples qui portent un coup fatal à d'innombrables entreprises bretonnes tant dans l'agriculture que dans l'agroalimentaire, le bâtiment, les services, le commerce, l'industrie, le transport, l'artisanat, paralysant la recherche et l'innovation...* ». Ils promettent, dès la rentrée de septembre, de nouvelles actions.

L'éventuelle annonce du report du démarrage de l'écotaxe à janvier 2014, le temps de laisser à tous les transporteurs la possibilité de s'équiper et de se préparer, calmera-t-elle les ardeurs ?

Plus d'infos

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/-Questions-reponses-sur-l-ecotaxe-.html>

—