

« Construire en France une politique soutenable des transports de marchandises »

Un projet associatif, dans une perspective européenne, pour mieux chiffrer et intégrer les coûts environnementaux et sociaux des transports de marchandises.

NOS PROPOSITIONS

*Pour une autre politique des transports :
Une éco-redevance sur le transport
routier de marchandises*

SEPTEMBRE 2006



PILOTE DU PROJET :
Michel Dubromel
Responsable du Réseau Transport et Mobilité
Durables de France Nature Environnement
Président d'Alsace Nature Bas-Rhin

CHARGE DE MISSION:
Mathieu Violette
transports@fne.asso.fr
☎: 02 38 62 49 24

Sommaire

1. Nos objectifs	5
2. Nos choix	6
2.1 Une éco-redevance : un choix viable	6
2.2 Le principe de base	6
2.3 L'affectation des ressources.....	7
2.4 Les solutions techniques de perception	8
3. Les moyens de mise en œuvre	9
3.1 Une application large de la directive Eurovignette comme préalable nécessaire	9
3.2 L'évaluation des coûts externes et leur incorporation dans la tarification d'usage d'infrastructure.....	11
3.3 Les liens entre l'éco-redevance et les autres types de fiscalité	12
3.4 Les adaptations juridiques.....	13
3.5 Les autres conditions de réussite	14
4. Le transfert modal et la diminution des transports « absurdes »	15
4.1 Conditions de réussite & grandes orientations	15
4.2 Propositions sur les transports alternatifs et rôle des pouvoirs publics.	16
4.3 Diminuer les transports absurdes	17
4.4 La question des droits à polluer	18
5. Les impacts attendus.....	19
5.1 A court terme	19
5.2 A moyen terme	19
5.3 A long terme (2025)	20
6. Conditions d'adhésion et de réussite.....	21
6.1 Vis à vis des citoyens	21
6.2 Pour les professionnels de transport	21
6.3 Pour les élus.....	22
7. Conclusion.....	23

1. Nos objectifs

Les gouvernements français successifs se sont engagés à remplir certains objectifs, par le biais de textes internationaux ou de déclarations d'intention : ratification du protocole de Kyoto, division par 4 des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050, ... Notre proposition pour une redevance sur le fret routier s'inscrit dans une démarche visant à réconcilier transport et environnement, dans un contexte actuel marqué par de nombreux problèmes écologiques et énergétiques : effet de serre, dérèglement climatique, pollution atmosphérique, ...

La mise en place d'une redevance sur le transport routier de marchandises présente de nombreux avantages qui dépassent le simple domaine du transport.

- De plus en plus, la population exprime son « ras-le-bol » face aux nombreux camions sur les routes, qui occasionnent pollution et insécurité routière. La redevance que nous proposons a pour objectif d'améliorer sensiblement cette situation et de faire en sorte que les modes alternatifs de transport soient plus compétitifs. Le transport routier reste incontournable pour les transports diffus et sur courtes distances. Il est par contre possible, par une politique volontariste, de les réduire fortement sur les longues distances parcourues, sur des axes à fort trafic et de réduire les transports à vide ou « absurdes ».

- Le second avantage est que, dans un contexte de rationalisation des dépenses publiques, cet instrument permettra de répondre au besoin de financement de l'Etat et des collectivités territoriales, pour adapter infrastructures et modes d'exploitation des transports à ces nouveaux défis.

► Nos objectifs :

- Contribuer au rééquilibrage des modes de transport dans un souci de respect de l'environnement
- Prendre en compte, aborder de front et résoudre les problèmes environnementaux liés à nos habitudes de transport et anticiper les changements annoncés dans ce domaine (raréfaction de la ressource pétrolière, ...)
- Rationaliser les transports et contribuer à la réflexion sur les impacts environnementaux des transports en mettant en cause la pertinence de certains déplacements de marchandises.
- Se donner les moyens de financer les transports alternatifs à la route.

► Nos moyens:

- Faire toute la vérité sur le coût du transport routier de marchandises.
- Proposer un système d'internalisation des coûts externes de transport.
- Intégrer nos propositions dans une perspective européenne.
- Remettre en cause le référentiel français d'évaluation des coûts externes.

2. Nos choix

Cette partie décrit les grands principes de nos propositions pour un système d'internalisation des coûts des transports:

2.1 Une éco-redevance : un choix viable

Cette éco-redevance, qui intègre également les coûts d'infrastructure, est basée sur le principe du pollueur-payeur. Nous rappelons que l'article 4 de la Charte de l'Environnement du 28 février 2005, à valeur constitutionnelle, stipule que « *Toute personne doit contribuer à la réparation des dommages qu'elle cause à l'environnement, dans les conditions définies par la loi.* »

► L'outil financier que nous proposons sert certes à collecter des fonds, mais il doit aussi permettre une prise de conscience des enjeux liés à nos habitudes de transport.

Pourquoi une Eco-redevance ?

- *Eco* comme écologique, car sa vocation est clairement environnementale.
- *Redevance* car les recettes doivent être directement affectées à la mise en œuvre d'une politique ambitieuse des transports.

Le principe de cette éco-redevance est certes nouveau, mais nous souhaitons faire des propositions concrètes, en partie inspirées des exemples de nos voisins européens qui abordent de front ces problèmes et n'hésitent pas à prendre des mesures ambitieuses.

2.2 Le principe de base

Nous préconisons la mise en œuvre d'une éco-redevance kilométrique qui prendrait en compte les coûts d'infrastructure ainsi que, progressivement, les coûts externes. Actuellement, les coûts d'infrastructure ne sont que partiellement pris en compte dans les péages.

► Dans un souci d'équité et de protection de l'environnement, cette redevance doit être modulée en fonction de différents facteurs détaillés ci-après :

- les facteurs retenus

Nous recommandons de pratiquer cette modulation en deux phases :

- Dans un premier temps, nous préconisons de moduler le montant de l' éco-redevance kilométrique en fonction des normes Euros du véhicule, du Poids Total Avec Charge (PTAC) du véhicule et du nombre d'essieux.
- Dans un second temps, une fois le système bien rôdé, il sera possible de mettre en place d'autres facteurs tels que le type d'infrastructure utilisé ou l'heure de circulation du véhicule. Nous devons cependant veiller à éviter que ces deux facteurs, plus incitatifs à la répartition, ne deviennent de simples outils de gestion du trafic.

Chapitre 5 - Nos propositions

- les taux retenus

Cette modulation est également possible sur les taux auxquels sont soumis les véhicules. La Suisse a fait le choix d'une augmentation progressive des montants de la redevance, mesure étalée sur 8 ans, et divisée en 3 phases.

Nous ne pouvons que préconiser ce type de mesure, qui permet une adaptabilité économique du secteur des transports.

- le champ d'application :

Là encore, dans un souci de simplicité et de mise en œuvre rapide, nous proposons de faire la mise en place en deux étapes.

- Dans un premier temps, le système concernera les autoroutes, les routes nationales, qui restent du domaine de l'Etat, et les itinéraires parallèles. L'intérêt de mettre en place un prélèvement aussi bien les autoroutes que les routes nationales a pour objectif d'éviter le report modal vers des axes qui ne sont pas conçus pour absorber une forte augmentation du trafic de poids lourds.

- Dans un second temps, le système doit s'élargir à l'ensemble des routes du territoire français. Ce choix a été fait en Suisse (dès la mise en œuvre de la mesure) et l'Allemagne étudie la possibilité d'étendre son système de péage à l'ensemble du réseau routier. Afin d'être pertinente, cette mesure doit donc s'appliquer à terme à l'ensemble du réseau routier.

► Le principe de progressivité et d'adaptation permanente du système doit prévaloir à tout moment de la réflexion, et notamment en ce qui concerne :

- les critères spécifiques des véhicules sur lesquels repose cette redevance
- le montant, qui devrait augmenter progressivement dans le temps.
- le champ d'application, qui devra à terme couvrir l'ensemble du territoire.

2.3 L'affectation des ressources

Les prélèvements devront être réalisés sous forme de recettes affectées, c'est la signification même du concept d'éco-redevance. Nous envisageons plusieurs affectations à ces crédits, la liste n'est pas exhaustive et les affectations ne doivent pas être figées, sans quoi cela peut conduire à mettre en œuvre des projets contestables ou anachroniques :

- Entretien et développement d'infrastructures ferroviaires, fluviales et maritimes
- Pôles logistiques de transport combiné
- Entretien des infrastructures routières et investissements nécessaires à la sécurité des trafics locaux.

Il est par ailleurs possible d'affecter les prélèvements en fonction des types de coûts couverts. La répartition devra être clairement définie :

La partie qui couvre les coûts d'infrastructures doit être affectée aux infrastructures, y compris routières, en parti pour améliorer la sécurité. Une partie de ces sommes perçues pourrait être attribuée aux collectivités territoriales (comme en Suisse).

► Nous proposons qu'au moins 2/3 des fonds récoltés soient destinés aux transports alternatifs. Cet objectif ambitieux nous semble nécessaire pour rééquilibrer la politique d'investissement très favorable aux projets routiers pendant les 30 dernières années.

La partie qui couvre les coûts externes pourrait en grande partie servir à réparer et compenser certains dégâts environnementaux (réhabilitation des façades, mesures contre le bruit,...) et ensuite soutenir les transports alternatifs, excepté pour les infrastructures : Recherche-développement, complémentarité des modes, aide pour lancer de nouveaux services,...

2.4 Les solutions techniques de perception

D'un point de vue technique, les solutions existent. Deux options majeures s'offrent à nous : un système de géolocalisation par satellite (Allemagne) ou un système de micro-ondes à courte portée (Suisse et Autriche)

► Nous devons rappeler que, quel que soit le choix technique retenu dans la mise en place d'une éco-redevance :

- le principe d'interopérabilité dans une perspective européenne est fondamental, étant donné le consensus qui se développe à l'heure actuelle pour promouvoir une nouvelle politique de péages et de tarification.
- le système doit être rapide à mettre en œuvre. En Autriche, par exemple, il a fallu 18 mois pour mettre en place l'ensemble du système de perception
- le système doit être simple d'utilisation
- un certain nombre de principes de base doivent guider cette décision, notamment quant aux progrès susceptibles d'être réalisés en termes de localisation par satellite avec la mise en œuvre du système européen Galliléo, de la flexibilité souhaitée du système et son adaptation possible à l'ensemble du réseau.
- Il faut également que les coûts de collecte soient maîtrisés.

3. Les moyens de mise en œuvre

3.1 Une application large de la directive Eurovignette comme préalable nécessaire

La Directive Eurovignette relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures a été modifiée en juin 2006. Cette directive ne répond que très partiellement aux objectifs du Livre Blanc des Transports de 2001 (favoriser le report modal, accroître la sécurité...). Elle présente malgré tout des avancées qui méritent d'être signalées et appliquées.

Par les avancées qu'elle propose et que nous développons ci-après, la transposition de la Directive Eurovignette en droit français représente une étape importante vers une tarification plus équitable des coûts d'infrastructures occasionnés par le transport routier de marchandises. Elle peut donc constituer la première étape de la mise en place d'une éco-redevance.

Considérer l'ensemble du Réseau TransEuropéen de Transport

1/ La directive Eurovignette permet d'appliquer un péage sur l'ensemble du réseau Trans-Européen de Transport. En France, celui-ci n'est pas soumis en totalité à un péage (autoroutes gratuites).

Si cette mesure est appliquée dans les régions où l'autoroute est gratuite, cette disposition risque d'entraîner un fort report modal sur certaines routes nationales déjà très fréquentées.

► Nous souhaitons que les dispositions suivantes soient prises simultanément pour assurer une mise en place cohérente de la Directive:

- Mettre en œuvre un péage (intégré à l'éco-redevance) sur l'ensemble des autoroutes faisant partie du RTE-T (réseau autoroutier concédé et non concédé),
- Étendre ce péage, après avis de la Commission Européenne, à un ensemble de routes parallèles au RTE-T, pour éviter les désagréments de report de trafic.

Limiter le montant maximum de remise sur les péages

2/ La directive Eurovignette limite à 13% le montant autorisé des remises sur les péages pour utilisation fréquente. En France actuellement, cette moyenne est de 25%. Nous estimons que ces remises introduisent une discrimination entre les différents utilisateurs d'une même infrastructure. A titre d'exemple, les utilisateurs occasionnels paient un péage nettement plus élevé que les utilisateurs habituels, ce qui introduit une distorsion de concurrence. Il est primordial que la France mette rapidement en œuvre cette limite de 13% maximum, qui sera obligatoire dès 2008.

► Nous appelons de nos vœux une application rapide de cette mesure. Nous proposons de ne pas autoriser de remises sur les autoroutes qui seront soumises à un nouveau péage.

Incorporer les normes Euros dans les péages

3/ La directive Eurovignette permet de mettre en place une variation des péages en fonction des normes Euros des véhicules. Selon nous, la différence de coût de péage

entre les véhicules répondant aux différentes normes doit être significative pour clairement répondre à la nécessité de renouveler le parc de véhicules.

► Pour que cette mesure ait un effet de levier significatif, nous souhaitons que la tarification maximale (EURO 0 ou inférieur) représente une augmentation de 100% par rapport à la tarification minimale.
Cette mesure peut s'accompagner d'aides spécifiques aux petits transporteurs, comme des dispositions spéciales sur les crédits (prêts à longs termes, incitations financières au renouvellement du parc de véhicules, ...)

Mettre en œuvre une surfacturation dans les zones sensibles

4/ La directive permet une surfacturation de 15 % des péages dans les zones sensibles (qui s'entendent en terme de zones montagneuses). Cette surfacturation pouvant être portées dans certains cas à 25 % représente un progrès, d'autant plus que ces recettes supplémentaires doivent être affectées à l'investissement de projets prioritaires européens d'infrastructures alternatives.

► Etant donné la croissance exponentielle du trafic en zones de montagne (Alpes et Pyrénées), nous ne pouvons que soutenir cette mesure même s'il est clair que cette surfacturation ne pourra endiguer l'explosion du trafic et qu'elle doit être accompagnée d'une politique publique volontariste de report modal de la route vers le rail ou le fluvial.

Moduler les péages en fonction du niveau de congestion et des heures de circulation

5/ La directive propose de moduler les coûts des péages sur le RTE-T en fonction des heures de circulation, du niveau de congestion du réseau et des dommages causés à l'environnement.

* La référence aux heures de circulation doit s'appuyer sur des principes de sécurité et de qualité de vie pour les riverains. Toutes les études confirment d'une part que la meilleure vigilance du conducteur est en période diurne. D'autre part, de nombreux riverains souffrent du bruit des autoroutes, problème qui ne peut être résolu que par des murs anti-bruit très coûteux. Ces deux éléments sont cohérents entre eux et nous conduisent à proposer que le trafic de nuit soit surtaxé. Certains pays (la Suisse) ont déjà interdit le trafic nocturne des Poids Lourds.

* La congestion du réseau est particulièrement sensible lorsque les trafics de poids lourds sont en concurrence avec les déplacements quotidiens (domicile - travail). Ce sont les heures de pointe (matin et soir) qui doivent alors être pénalisées.

* De nombreux secteurs - urbains notamment - sont traversés par de nombreuses routes et autoroutes. La directive Eurovignette ouvre la possibilité de prendre en compte ces dommages.

► Pour prendre en compte ces trois éléments, nous proposons une tarification spécifique pour le trafic des poids lourds sur certaines zones sensibles d'un point de vue environnemental et résidentiel. Ce prélèvement s'appliquerait donc à certains axes seulement (vallées alpines, zones à forte densité résidentielle, ...)

Prendre en compte l'ensemble des coûts d'infrastructure

6/ Le montant actuel des péages poids lourds ne correspond que très partiellement à la couverture des coûts réels d'infrastructure. A titre d'exemple, pour certaines autoroutes concédées, les subventions versées peuvent atteindre 50%.

► Nous proposons donc que toutes les dépenses d'investissement et d'entretien définies par la Directive soient prises en compte, y compris les subventions.

Appliquer le péage dès 3,5 tonnes

7/ La Directive Eurovignette donne la possibilité d'appliquer les péages pour les véhicules ayant un poids total en charge autorisé maximal de 3,5t ou plus.

► Nous proposons donc que cette limite soit prise en compte pour tous les droits et redevances concernant l'usage des infrastructures par les poids lourds.

► La transcription de la directive Eurovignette dans le droit français est une étape quasi obligatoire, afin que les coûts d'infrastructure soient mieux pris en compte dans la tarification pour les poids lourds. Cette Directive a un champ d'action relativement limité, car, et nous le regrettons, elle ne prend pas en compte les coûts externes, mais elle représente une étape importante pour atteindre une véritable prise en compte de tous les coûts des transports.

3.2 L'évaluation des coûts externes et leur incorporation dans la tarification d'usage d'infrastructure

La Commission Européenne s'est engagée, dans le cadre de la directive Eurovignette, à déterminer dans les deux ans une méthode de calculs des coûts externes, permettant leur incorporation progressive dans les prélèvements d'usage d'infrastructures. Une première évaluation mentionnait que ces coûts externes pourraient représenter approximativement 60 % des coûts d'infrastructures.

► Sur la base de notre rapport d'expertise, nous proposons de prendre, dans un premier temps comme référence, et malgré ses imperfections, l'étude UNITE pour le calcul des coûts externes, car elle constitue une première « référence » au niveau européen.

En comparaison, nous ne pouvons pas retenir le rapport BOITEUX 2 car il ne s'applique qu'à une partie restrictive du réseau et se base sur des hypothèses fortement remises en cause par la plupart des spécialistes des coûts externes.

Nous souhaitons que parallèlement en France, une vraie concertation soit menée sur ce sujet et aboutisse à des mesures concrètes. Sur cette évolution fondamentale pour l'application du principe « pollueur payeur », notre pays doit se monter précurseur pour infléchir l'attentisme des autorités européennes.

3.3 Les liens entre l'éco-redevance et les autres types de fiscalité

Les transporteurs routiers acquittent différentes taxes, comme les prestataires d'autres modes de transport. Certaines reflètent une participation à la fiscalité générale, d'autres sont mises en place pour couvrir les coûts de transport.

▶ Lors de l'introduction d'une nouvelle redevance, nous pensons qu'il est nécessaire de procéder à un examen de toutes les taxes concernant le secteur du transport de marchandises.

Notre analyse nous permet de suggérer quelques "évolutions" du système, en insistant notamment sur une meilleure harmonisation européenne.

▶ Faire évoluer la TIPP

La TIPP couvre aussi bien la fiscalité générale que la fiscalité spécifique. Elle est du domaine de la fiscalité générale car c'est une taxe non affectée et que tout utilisateur de transports routiers acquitte. La TIPP a été conçue comme une taxe sur l'énergie.

Concernant la TIPP, il est donc possible

- en France

- d'amener progressivement la TIPP sur le gazole au niveau de l'essence, ce qui permettrait de justifier que les véhicules légers, tout au moins dans un premier temps, n'acquittent pas l'écoredevance.

- de maintenir à son niveau une TIPP gazole professionnel. En effet, dans beaucoup de pays européens ce principe existe. En France, le niveau est un des plus hauts.

- d'étendre le seuil de la TIPP gazole professionnel aux véhicules de plus de 3,5 tonnes (au lieu de 7,5 tonnes actuellement) à condition qu'ils soient soumis à l'éco-redevance.

- en Europe

- d'agir auprès de la Commission Européenne pour que l'harmonisation des accises sur les carburants se fasse plus rapidement et à un niveau plus élevé que celui prévu actuellement, en particulier pour éviter les distorsions de concurrence.

▶ Incorporer dans les prélèvements les coûts externes et les coûts réels d'usage des infrastructures par les poids lourds

Une méthode assez simple et facilement applicable consiste à augmenter le différentiel de perception aux péages actuels entre les véhicules légers et les poids lourds. Ce différentiel est actuellement de l'ordre de 1 à 3. En pratique, du fait des réductions perçues par les entreprises de transport routier, ce différentiel est réduit à 1 pour 2.

▶ Nous proposons donc de faire passer le différentiel de péage entre les véhicules légers et les poids lourds de 1 à 5.

Cette mesure, rapidement applicable et pouvant être pilotée directement par l'Etat, se justifie par des coûts d'infrastructure générés par les poids lourds nettement supérieurs à ceux générés par les véhicules légers. Cette mesure doit s'accompagner de désincitations à emprunter le réseau secondaire, et notamment le réseau de routes nationales. C'est donc tout l'intérêt de percevoir des droits d'utilisation sur les routes nationales comme sur les autoroutes. Une autre solution serait de prendre plus souvent des mesures réglementaires limitant la circulation des poids lourds sur certains itinéraires.

► Diminuer, voire supprimer la taxe à l'essieu

La taxe à l'essieu ainsi que les péages autoroutiers appartiennent au domaine de la fiscalité spécifique.

► Nous préconisons, au cas où une éco-redevance sur le transport routier s'appliquerait à un taux suffisamment élevé, comme en Suisse ou en Allemagne, de demander à la Commission Européenne la possible suppression de la taxe à l'essieu.

La taxe à l'essieu étant un coût fixe indépendant du nombre de kilomètres parcourus par un véhicule, sa suppression puis son remplacement par une éco-redevance kilométrique apparaît comme une mesure plus équitable

► La suppression de la vignette pour les véhicules de 3,5t à 12t est à également à prévoir, si nous appliquons cette éco-redevance aux véhicules de 3,5 t et plus.

3.4 Les adaptations juridiques

La directive Eurovignette comporte des mesures obligatoires et des mesures facultatives.

Les dispositions obligatoires de la directive seront transposées en droit français. Pour pouvoir mettre en place les outils facultatifs, on peut envisager de passer d'un péage pour service rendu à un péage de redevance domaniale. Ce dernier permet en effet plus de latitude dans la fixation des montants de péage et leurs affectations.

Aujourd'hui, le péage autoroutier est considéré comme une redevance pour service rendu, c'est à dire que son montant doit être proportionnel aux coûts directement engagés (ce qui exclut une facturation à l'utilisateur des atteintes à l'environnement), alors qu'une redevance domaniale permet une facturation en fonction de la valeur de tous les avantages retirés de celui qui l'utilise et de toutes les nuisances qu'il occasionne (elle permet par exemple une tarification différenciée pour les zones sensibles.)

► Dans le cadre du Marché Unique et sans entraver la libre circulation des marchandises, nous estimons qu'il est possible de faire évoluer les dispositions juridiques. Le code de la voirie routière a été modifié en 2003 pour prendre en compte les péages autoroutiers et le code des douanes a été modifié pour permettre la mise en œuvre des péages alsaciens (Loi du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports)

3.5 Les autres conditions de réussite

Les questions sociales

La construction européenne est essentiellement économique. Les avancées en matière de convergence salariale et de définition d'un socle commun de conditions de travail dans le transport sont minimales par rapport à la libéralisation du marché. Ceci a de lourdes conséquences en matière de concurrence entre entreprises de différents pays et entre modes.

Se pose alors la question des écarts de salaires et de charges entre différents pays européens, qui contribuent notablement

- à donner à la route l'avantage du coût sur les autres modes de transport
- à nuire à la compétitivité du pavillon français

► Il apparaît donc urgent de promouvoir une convergence européenne en matière salariale et de conditions de travail, pour limiter le dumping social et restaurer une concurrence plus saine entre les différentes entreprises de transport, quelles que soient leurs origines.

Le respect des réglementations

Des mesures doivent être prises également dans ce domaine, afin de faire respecter les réglementations actuellement en vigueur en Europe et en France. Le non respect de nombreuses réglementations (heures supplémentaires, temps de repos, conformité des PTAC,...) entraîne une forte distorsion de concurrence avec les autres modes de transport et donnent l'avantage aux modes les « moins-disant » socialement.

► Nous proposons donc

- d'augmenter les contrôles des chargements des poids lourds et les contrôles techniques, en particulier sur les véhicules assurant des transports internationaux.
- de limiter les dérogations de transport
- de limiter les capacités des réservoirs des camions
- de renforcer les contrôles au sein des entreprises de transport routier et de mieux vérifier les conditions de travail des chauffeurs routiers.
- de renforcer les sanctions et de mieux les faire appliquer.

Pour soutenir l'application de ces mesures réglementaires, une partie des recettes de l'éco-redevance devra y être consacrée.

4. Le transfert modal et la diminution des transports « absurdes »

4.1 Conditions de réussite & grandes orientations

Une condition préalable de réussite pour obtenir un transfert modal est de rétablir des conditions de saine concurrence, car les expériences de ces dernières années montrent bien qu'un transport alternatif ne peut arriver à se développer que si l'offre de service est économiquement attractive par rapport à la route.

Une autre condition est que les choix faits en matière d'infrastructure (investissement et entretien) doivent correspondre à la politique de transports soutenables choisie.

Ainsi, l'on peut s'étonner que malgré les déclarations fréquentes de soutien aux transports alternatifs, les pouvoirs publics continuent à investir massivement dans des projets autoroutiers et aient de grosses difficultés à seulement entretenir les réseaux fluviaux et ferroviaires.

► Le transfert modal ne peut se réaliser qu'avec des incitations fortes de la part des pouvoirs publics. Le soutien des pouvoirs publics aux modes de transports de fret alternatifs ne doit pas être considéré comme de l'assistanat, mais comme un choix de société afin de faire respecter les engagements internationaux de la France en matière de respect de l'environnement.

Ci dessous sont listées les orientations susceptibles d'assurer le succès du transfert modal :

- a) Accompagnement et volonté ferme des pouvoirs publics d'assurer le report modal vers des modes de transport plus respectueux de l'environnement.
- b) Infrastructures alternatives de qualité avec des modes d'exploitation fiables et performants. Ceci pose la nécessité de consacrer les ressources nécessaires à l'entretien du réseau ferroviaire et du fluvial existant.
- c) Accompagner les entreprises de logistique qui souhaitent s'investir dans le fret ferroviaire, afin qu'elles deviennent opérateurs de transport.
- d) Insister sur la qualité du maillage des infrastructures ferroviaires en France et les problèmes liés à leur sous exploitation et à leur entretien.
- e) Renforcer les incitations financières pour les chargeurs/logisticiens qui font le choix de transports à moindre émission de carbone.
- f) Mettre en place une véritable politique de recherche transport, notamment en matière d'interopérabilité, afin d'offrir aux chargeurs une qualité de service satisfaisante.
- g) Refuser la mise en place des mesures incitatives en faveur du transport routier par exemple l'extension du PTAC à 44 tonnes.

4.2 Propositions sur les transports alternatifs et rôle des pouvoirs publics.

- Pour le ferroviaire

Aujourd'hui, pour enrayer la chute du ferroviaire, il ne s'agit pas d'un problème de capacité d'infrastructure, mais de problèmes d'organisation, de qualité, de moyens logistiques et de gouvernance. En 2000, le rail a transporté 55 milliards de tonnes kilomètres. Ce chiffre est passé à 40 milliards de tonnes kilomètres en 2005.

Les problèmes d'organisation, de qualité, de moyens logistiques et de gouvernance sont plus importants et plus urgents que les problèmes de capacité d'infrastructures.

Il est donc nécessaire :

- ▶ De renverser la tendance par un changement d'orientation (politique de volume au lieu d'une politique de marge unitaire : en ferroviaire, il s'agit beaucoup plus qu'en routier, de couvrir les coûts fixes).
- ▶ De promouvoir une culture de qualité pour ce transport.
- ▶ D'admettre que dans certains cas il y a mission de service public et que c'est aux pouvoirs publics de subventionner la desserte de certaines zones.
- ▶ De maintenir en état les infrastructures ferroviaires existantes. Ceci nécessite de mettre fin au sous investissement chronique que connaît le réseau ferré français et un important investissement (de l'ordre de 3,2 milliards d'euros par an)¹ afin d'optimiser la qualité du service.

- Pour le fluvial

Le transport fluvial connaît depuis plusieurs années une forte croissance, car il est pertinent pour les transports fortement massifiés. Pour contribuer à son développement, des mesures volontaires doivent être prises :

- ▶ Aider à la modernisation des moyens de transport et de la flotte.
- ▶ Prendre en amont la nécessité du raccordement à un embranchement ferroviaire.
- ▶ Favoriser l'intégration du réseau fluvial dans un réseau global de transport, de sorte que l'infrastructure fluviale ne soit pas considérée comme un « saut d'obstacle ».
- ▶ Mieux prendre en compte l'existant, avant de construire des infrastructures.

- Pour le cabotage maritime

Nous sommes favorables aux projets d'autoroutes de la mer, à condition que les parcours terminaux soient bien maîtrisés.

¹ Selon l'audit commandé par la SNCF et RFF à Robert Rivier et Yves Putallaz, de l'Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne.

Nous proposons de perfectionner la mise en oeuvre, pour la France, de deux projets d'autoroutes de la mer (Méditerranée et Atlantique). Nous préconisons que les choix suivant soient retenus :

- ▶ Investissement dans les navires utilisés à considérer comme infrastructure (reste donc sous maîtrise publique).
- ▶ Articulation maîtrisée avec les transports terminaux.
- ▶ Privilégier les raccordements ferroviaires.

- Pour les transports multimodaux

Il est primordial de revoir l'organisation du système en donnant plus de place aux initiatives des autres modes de logistique pour utiliser le transport ferroviaire (les chargeurs peuvent devenir organisateurs de transport) et d'encourager les investissements multimodaux (unités de chargement intermodales,...).

- ▶ La mise en place de la liaison de ferroutage LUXEMBOURG-PERPIGNAN, doit être très rapidement développée, puis suivie par une liaison Sud-Ouest, afin de développer, à court terme, un véritable réseau.

4.3 Diminuer les transports absurdes

De nombreux camions sillonnent les routes européennes avec des chargements interchangeables. Il est fréquent qu'un camion chargé de tomates hollandaises se dirigeant vers l'Espagne croise un camion espagnol transportant des tomates aux Pays Bas. Les transports absurdes sont des transports issus à la fois de la sous tarification du transport de marchandises et des fortes disparités salariales existant entre les différents pays européens. Il est possible de multiplier ces exemples par dizaines. Le transport du fait de son coût très faible sert de variable d'ajustement à notre économie. Le fait de transporter des marchandises d'un bout à l'autre de l'Europe ne répond qu'à une logique de profit à court terme incompatible avec les préconisations et les engagements énergétiques, de protection de l'environnement et de développement durable pris par la France.

- ▶ De ce fait, nous souhaitons qu'en établissant la vérité des coûts du transport, ce type de transport diminue. Cependant le lien entre les deux phénomènes est loin d'être automatique et il est évident que ceci doit être accompagné de mesures d'éducation ou d'incitation à la consommation de produits en tous points comparables, mais produits localement.

De même, un coût du transport plus élevé permet de limiter les transports « 24h chrono » et autre livraisons rapides, qui ne sont pas payées à leur vrai coût par les consommateurs.

En Suisse, la mise en place de la RPLP a eu pour effet renforcer la productivité du transport routier (moins de trajets à vide, camions mieux chargés,...). A volume égal, la RPLP permet donc de créer moins de trajets, d'utiliser moins de carburant et donc de limiter l'impact des transports sur l'environnement.

4.4 La question des droits à polluer

Nous préconisons, en complément à notre éco-redevance, la mise en place de la Bourse de Transit Alpin, mesure défendue par l'association *Initiative des Alpes*. Le principe de cette mesure est celui d'un marché des droits à polluer : un nombre de passages de poids lourds au travers des Alpes est autorisé chaque jour. Ce nombre est fixé en fonction de critères tels que la sécurité, la pollution ou la santé publique. Ces droits de transit seront en vente sur Internet et devront être acquis au préalable par les entreprises.

► Une telle mesure permettrait de dissuader les transports absurdes et de réorienter les chargeurs vers le fret fluvial ou ferroviaire, qui ne seront pas taxés.

Une telle mesure, pour être efficiente, doit faire l'objet d'un consensus entre tous les pays alpins. Une étude récente, réalisée par le bureau d'études RAPP TRANS a montré la faisabilité de la Bourse du Transit Alpin et son adéquation avec le Droit européen des transports et du commerce.

5. Les impacts attendus.

Nous attendons de la mise en place d'une éco-redevance sur le transport routier de marchandises les effets suivants :

5.1 A court terme

► Une rationalisation du transport de marchandises avec moins de camions circulant à vide.

La régulation du transport permettra, à l'image de la Suisse, d'augmenter l'efficacité des transports de deux manières et donc d'en limiter la pollution :

- un meilleur remplissage des camions
- une moindre part de poids lourds circulant à vide.

En Suisse, alors que le volume de marchandises transportées a augmenté, le nombre de poids lourds traversant la frontière a baissé.

► La baisse des pollutions générées par le transport routier de marchandises sera la conséquence de la rationalisation du transport de marchandises.

► Le renouvellement du parc de véhicules sera incité par les variations en fonction des normes Euros.

La modulation de la taxe en fonction des normes euros intéresse directement les transporteurs et les incite à investir dans un parc de véhicules moins polluants.

5.2 A moyen terme

► Diminution des transports « absurdes » du fait de leur renchérissement.

Les transports représentent un coût très faible dans le processus de production ce qui incite à des gaspillages énergétiques et à l'acheminement de marchandises « interchangeables » entre différents sites de production.

► Amélioration des infrastructures alternatives de transport et de leur gestion.

Les recettes dégagées par l'éco-redevance, évaluées dans un premier temps à environ 1 milliard d'Euros par an, permettront de financer une amélioration des infrastructures de transports alternatifs et de nouveaux outils, pour une meilleure adéquation entre les souhaits des chargeurs & l'offre de transports non routière.

► Augmentation des parts de marché du fret ferroviaire et du fret fluvial.

Il est illusoire de croire que le report modal se fera par une seule hausse des prix du transport routier. En revanche, les prélèvements permettront de rendre plus

compétitifs les modes de transport alternatifs et complémentaires à la route, s'ils sont affectés dans le cadre d'une politique globale de report modal. Le transfert modal des marchandises de la route vers le rail implique une vision à long terme de notre système de transport et nous souhaitons que l'écoredevance permette a minima que la croissance du trafic de marchandises soit absorbée par les modes non routiers.

5.3 A long terme (2025)

Les transports représentent le poste le plus important en matière d'émissions de gaz à effet de serre et surtout celui dont la progression est la plus importante.

La mise en place d'une éco-redevance aura différents impacts :

- une prise de conscience par tous les acteurs, y compris les citoyens, des impacts environnementaux des transports,
- favoriser le report vers des modes moins polluants et plus efficaces sur le plan énergétique,
- réorganiser complètement les flux de transport, ce qui conduit inéluctablement à une réduction des volumes déplacés.
- une relocalisation de l'activité économique

Notre mesure constitue un des moyens pour atteindre l'objectif national de division par 4 des émissions de Gaz à Effet de Serre d'ici 2050.

6. Conditions d'adhésion et de réussite.

Une éco-redevance sur le transport routier de marchandises est loin d'être une utopie, il s'agit d'une mesure indispensable au regard des défis environnementaux qui sont apparus depuis plusieurs décennies. Celle-ci est un premier levier d'action, mais ne doit aucunement être considérée comme une fin en soi. La réussite de cette mesure ne peut se faire que sous certaines conditions.

6.1 Pour les citoyens

La sensibilisation des citoyens sur l'impact environnemental de notre système de transports de marchandises est indispensable. La prise en compte de la question des déchets, par exemple, est devenue en quelques années une compétence partagée par tous les acteurs de la société civile (pouvoirs publics, associations et entreprises). Dans le domaine des transports, la sensibilisation et l'information concernent pour l'essentiel la mobilité urbaine sous divers angles (promotion des transports collectifs, mise en valeur de la mobilité douce,...). Le transport de marchandises reste un sujet finalement peu évoqué et ne permet pas une prise de conscience citoyenne des défis qui s'imposent à nous.

► Plusieurs messages clés doivent être développés :

- Insister sur l'aspect moins polluant des modes non routiers et des gains en qualité de vie que ceux-ci permettent.

- Créer un label propre à certains produits de consommation, à l'image du label « Bio » ou « Commerce équitable », qui indique que le transport de ce produit a un impact minimum sur l'environnement. Les succès des labels précédemment cités montrent qu'une voie est ouverte, vers une consommation plus respectueuse des ressources naturelles.

- Insister sur l'aspect anti-environnemental des livraisons rapides et express. Celles-ci créent des transports sous chargés et entraînent un gaspillage des moyens de transport. D'autant plus que ces livraisons express ne sont pas payées à leur juste prix.

6.2 Pour les professionnels de transport

La mise en place de cette éco-redevance n'a pas vocation à supprimer le transport routier. Notre objectif est dans un premier temps d'absorber la croissance de la demande de transport par le transfert modal en créant des conditions de concurrence plus saines entre les différents modes de transport.

► Nos préconisations ont clairement vocation à :

- faire acquitter par tous les transporteurs routiers, quelque soit leur pavillon, les mêmes droits d'usage des infrastructures sur le territoire français puis rationaliser et simplifier l'ensemble des prélèvements perçus sur le transport routier de marchandises

- améliorer les conditions de concurrence entre les transporteurs de différents pays, par une augmentation des contrôles, des chargements et un meilleur respect des réglementations, en particulier des normes sociales.

- renforcer la possibilité pour les entreprises de s'intégrer dans une chaîne de transport multimodal.

6.3 Pour les élus

Comme souvent dans le domaine des transports, une mesure, aussi ambitieuse soit-elle, a difficilement des effets dans la temporalité d'un mandat électoral. Cependant, en retardant toujours plus les échéances qui s'imposent à nous, la situation devient de plus en plus critique et conduit à des choix anachroniques (foisonnement de projets autoroutiers, déficit d'entretien du réseau ferré,...).

Il est urgent d'œuvrer pour une meilleure répartition modale et moins de gaspillage d'énergie. Ces changements ne peuvent se faire que progressivement mais il est urgent d'engager des mesures significatives.

► **Au niveau local**, certaines mesures sont rapidement applicables par les élus. Il est notamment possible de :

- refuser de participer aux subventions des autoroutes.
- mettre en place des clauses de transport dans l'attribution des marchés publics.
- de soutenir économiquement les projets d'aménagements qui prennent en compte des solutions multimodales.
- de présenter les projets d'infrastructure de transports en incluant les éléments financiers et environnementaux,
- de privilégier les zones d'activités profitant de dessertes multimodales

► **Au niveau national**, il est indispensable

- d'anticiper la transposition de la directive Eurovignette
- de définir une politique de transports cohérente, lisible et de la mettre en œuvre.
- d'agir au niveau européen pour l'intégration des coûts externes dans la tarification d'usage des infrastructures.

Une éco-redevance sur le transport routier n'est pas seulement une nécessité : c'est aussi un instrument crédible dans le cadre d'une politique volontariste des transports. Cette mesure est déjà mise en œuvre dans certains pays européens et nombre d'entre eux en étudient la faisabilité.

► **Sous réserve de volontarisme politique et de financements appropriés, le report modal apparaît comme un horizon crédible, sans nuire à la compétitivité économique**

7. Conclusion

A la suite de l'élaboration de ce rapport et de la mise en forme de l'ensemble de nos propositions, nous constatons que nous avons franchi une étape importante entre les schémas de principe et la mise en place des premiers éléments concrets d'une véritable politique soutenable des transports de marchandises.

Nous sommes conscients que toute démarche réaliste et aboutie de report modal ne peut se faire que dans le cadre d'une « autre » politique des transports plus ambitieuse et innovante. Il nous semble de plus en plus important d'agir sur quelques leviers qui permettront une évolution en profondeur. La mise en place d'une redevance relève à la fois de la sensibilisation (au niveau de son acceptabilité) que du jeu économique général au niveau de son application (intégration dans les mécanismes économiques..).

Profitant de l'opportunité de la mise en place de la Directive Eurovignette, ces propositions représentent la concrétisation d'intentions politiques souvent exprimées, mais jamais mises en œuvre. La mise en œuvre proposée est volontairement progressive pour permettre aux acteurs socio-économiques de s'adapter, mais elle offre en même temps les moyens d'anticiper les évolutions européennes inéluctables dans ce domaine. Il est en particulier impératif que les coûts externes rentrent rapidement dans le champ de la tarification d'usage des infrastructures.

► Pour que cette redevance ne soit pas uniquement un « outil » isolé, elle doit s'intégrer dans un processus permettant le développement de modes de transports alternatifs : c'est un des éléments qui permettra d'atteindre un consensus entre tous les acteurs.

Même si cette redevance peut être perçue comme une rupture d'orientation dans la politique des transports en France, nous estimons qu'elle devrait être facilement acceptée par toutes les parties prenantes, car elle prend en compte les principales composantes du développement durable.

Sur le plan économique, c'est une première étape pour mieux refléter la vérité des coûts d'une activité, même si le champ d'application reste encore limité par des contraintes juridiques. Elle devrait surtout être utilisée comme un formidable outil de sensibilisation pour que tous les acteurs prennent conscience des possibilités offertes afin de financer, garantir la pérennité d'un report modal et rationaliser le transport routier. Il y a urgence, car il semble pour l'heure ne pas prendre en compte son impact sur l'environnement et sur les populations riveraines.

► Ces propositions ne veulent pas la disparition du transport routier, mais son intégration dans une organisation des transports plus pertinentes pour la société.

► Ces propositions sont maintenant à mettre en débat avec tous les acteurs concernés afin de permettre une mise en œuvre rapide de décisions, qui s'imposeront tôt ou tard, dans ce secteur des transports de marchandises.



**FRANCE NATURE
ENVIRONNEMENT**

Document réalisé avec le soutien financier de :

