

Les cahiers d'acteurs

Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien

NUMÉRO 40



JUILLET 2006

FÉDÉRATION FRANCE NATURE
ENVIRONNEMENT

Pour une autre politique des transports : une éco-redevance sur le transport routier de marchandise

LE CONSTAT

Depuis plusieurs décennies, le transport routier est en constante augmentation sur l'ensemble du territoire national. Dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien, les chiffres sont sans équivoque. Chaque année, le trafic sur les autoroutes A7 et A9 augmente respectivement de 5,2 et 9,3% (contre 3,8% en moyenne nationale). Sur ces deux autoroutes, les poids lourds représentent presque 1/5 des véhicules.

Enfin, une enquête menée par la DRE Rhône-Alpes montre sur ces mêmes autoroutes que la part des poids lourds étrangers en transit (de la péninsule ibérique à l'Italie ou de la péninsule ibérique à l'Europe du Nord) se monte à plus de 10%.

Si rien n'est fait pour réguler ce trafic démentiel, celui-ci continuera à croître jusqu'au moment où la raréfaction du pétrole se fera sentir, entraînant avec lui des impacts sociaux et environnementaux irréparables.



FRANCE NATURE
ENVIRONNEMENT

CONTACT

Réseau Transports
et Mobilité Durables

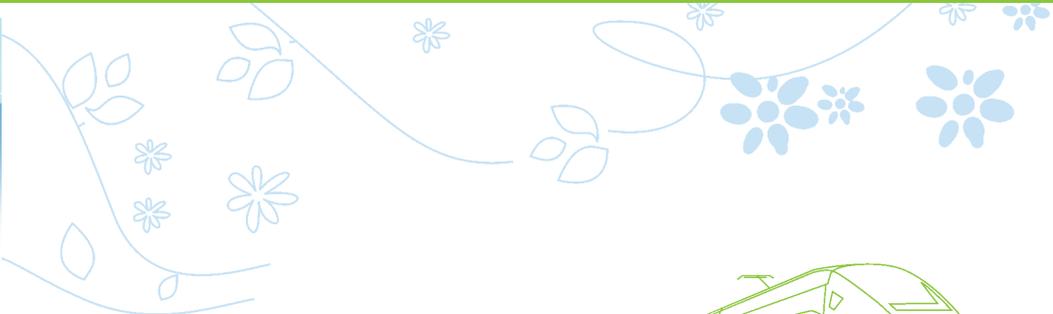
6, rue Dupanloup
45 000 ORLEANS

Tél. : 02 38 62 49 24
Fax : 02 38 52 11 57.
transports@fne.asso.fr
www.fne.asso.fr

Dans le cadre du débat public organisé par la :

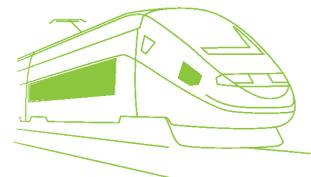
cndp
Commission particulière

du débat public
Politique des transports
vallée du Rhône
arc languedocien



LES ÉVOLUTIONS DE TRAFIC DANS LA VALLÉE DU RHÔNE ET L'ARC LANGUEDOCIEN (VL ET PL)

	1985	2004	Croissance annuelle moyenne
Axe nord-sud	56 300 véhicules/jours	104 000 véhicules/jour	+ 4,4%
Arc languedocien	30 300 véhicules/jours	81 700 véhicules/jour	+ 8,9 %



Les causes :

Pourquoi cette croissance soutenue du trafic dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien ? Les raisons sont multiples, mais différentes selon que l'on considère le transport de marchandises et le transport de voyageurs :

> Le transport de marchandises :

- Une déconnexion entre lieux de production des biens et lieux de leur consommation ;
- Une politique européenne d'infrastructures favorisant clairement la route ;
- Une dérégulation croissante du transport routier de marchandises combinée à l'élargissement depuis sa création de l'Union européenne ;
- Des modes alternatifs (rail, fluvial...) en situation de sous-investissement chronique et moins compétitifs au regard du calcul des coûts à court terme pour la collectivité.

> Le transport de voyageurs :

- L'urbanisation galopante du territoire et l'étalement urbain conduisent à accroître les déplacements, dans des zones urbaines toujours plus dominées par la spécialisation des territoires ;

- L'absence, dans certains cas, d'alternatives crédibles de transports collectifs ;
- Une offre croissante d'infrastructures routières, qui crée une nouvelle demande de mobilité ;
- Une destination hautement touristique créant de gros problèmes de congestion durant l'été.

> Les impacts environnementaux

Cette explosion du trafic routier a de lourdes conséquences sur l'environnement et sur les conditions de vie des habitants de la région :

- Le secteur des transports constitue maintenant la principale source de pollution et est un important contributeur au réchauffement climatique ;
- Les infrastructures de transport sont de grosses consommatrices d'espaces naturels et laissent des traces indélébiles sur le paysage ;

- Les flux de transport génèrent énormément de bruit, qui est maintenant considéré comme une nuisance très importante par les français ;
- Le trafic routier génère, en particulier en zone urbaine, une pollution de l'air dont les effets sont maintenant reconnus comme alarmants en termes de santé publique : 18 000 décès prématurés par an.

> Quelles solutions s'offrent à nous ?

Il est plus qu'urgent de repenser nos politiques de transport, et notamment de transport de marchandises :

- en favorisant le report des marchandises de la route vers le rail ou le fluvial
- en diminuant les transports absurdes, qui répondent à la seule logique de profit à court terme.

Une nécessité : Agir vite et bien!

UNE ÉCOREDEVANCE SUR LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES : KEZAKO ?

Cette écoredevance qui intègre également les coûts d'infrastructure, correspond à l'application du principe du pollueur-payeur au domaine du transport routier de marchandises. Les poids lourds génèrent de nombreux coûts qui ne sont pas pris en compte dans les prix payés par les acteurs économiques mais sont pris en charge par la collectivité. La solution consiste donc à faire payer tous

ces coûts aux transporteurs, afin d'établir un coût juste, qui tienne compte des impacts environnementaux du transport routier de marchandises.

En application de la directive Eurovignette, l'écoredevance doit intégrer les coûts d'infrastructure (construction et entretien des routes) qui ne sont pas entièrement payés par les poids lourds. Ces dispositions permettant

d'anticiper la prise en compte des "coûts externes" du transport routier de marchandises. Ceux-ci représentent principalement la part de responsabilité du transport routier dans le réchauffement climatique, la pollution de l'air, l'augmentation du bruit, la congestion ainsi que dans les accidents et leur montant sera évalué à l'échéance 2008.

POURQUOI UNE ÉCOREDEVANCE ?

La mise en place d'une écoredevance sur le transport routier de marchandises présente plusieurs avantages.

> Elle permet de développer les transports alternatifs plus respectueux de l'environnement

(fret ferroviaire, fret fluvial) tout en finançant l'entretien des routes.

> Elle s'applique à l'ensemble des poids lourds

quelle que soit leur nationalité : elle n'est

donc pas discriminatoire pour les entreprises françaises et permet de rétablir des conditions de concurrence plus saines.

> Elle rehaussera les coûts du transport

et permettra donc de diminuer ces transports absurdes, qui sont les résultats des trop grands écarts de salaire entre les habitants

des différents pays européens et du faible coût du transport qui permet des gaspillages et des organisations économiques dévotieuses de transport.

> Elle permet donc la mise en œuvre d'une politique des transports plus soutenable pour notre environnement

ET SI ON REGARDAIT DE L'AUTRE CÔTÉ DES ALPES ?

> En Suisse,

s'applique depuis 2001 une RPLP (Redevance Poids Lourds liée aux Prestations). La mise en place de cette redevance répond à l'objectif constitutionnel de transfert des marchandises de la route vers le rail. Les deux tiers de la recette permettent de financer les tunnels ferroviaires suisses, l'autre tiers étant reversé aux cantons suisses pour l'entretien des routes.

> Depuis sa mise en œuvre, plusieurs progrès sont à noter :

- Une diminution du nombre de camions (environ 10% en 5 ans) ;
- Un environnement ménagé (baisse des émissions polluantes) ;
- Une recette conforme aux prévisions (484 millions d'euros de recette nette) ;
- Un impact très modeste sur le renchérissement des prix à la consommation (environ 0,5% en 5 ans).

> L'Allemagne

s'est engagée dans une voie similaire en introduisant sur son territoire la LKW Maut, dont un tiers des recettes est utilisé pour financer les infrastructures ferroviaires et fluviales.

UNE PREMIÈRE ÉTAPE : APPLIQUER AU MIEUX LA DIRECTIVE EUROVIGNETTE

La directive Eurovignette (relative à la tarification des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures) est un texte européen qui fixe des conditions générales d'usage de l'infrastructure des véhicules de transport de marchandises sur le RTE

(Réseau de Transeuropéen de Transport)

Il apparaît urgent de mettre en œuvre toutes les possibilités, en France, de cette directive afin que :

- Le montant des remises aux péages soit au maximum de 13% ;

- Le montant des péages varie en fonction des normes Euro des véhicules (les normes Euro sont des mesures d'émission de pollution) ;
- Le trafic de nuit soit dissuadé par le biais d'une surtaxe.

QUELLES OUVERTURES EN FRANCE ?

Dans le cadre de la loi relative à la "sécurité et au développement des transports" du 6 janvier 2006, Monsieur Yves Bur et des députés alsaciens ont proposé et fait adopter un amendement pour la mise en place d'une taxe sur les poids lourds circulant sur des axes routiers à proximité de routes à péage

en Alsace, afin de limiter le report de trafic qui a lieu depuis la mise en œuvre de la LKW Maut en Allemagne.

Même si le texte ne prévoit pas d'incorporer les coûts externes, il s'agit de la première décision législative proposant une redevance spécifique pour les PL et ce texte de loi a été

approuvé par la Commission européenne. Certains élus de la vallée du Rhône et de l'arc languedocien étudient de près cette proposition et nous ne pouvons que souhaiter la mise en place rapide d'un tel système.



UNE ÉCOREDEVANCE POUR UNE AUTRE POLITIQUE DE TRANSPORTS

Le produit de la redevance doit, pour être équitable, servir à l'entretien des infrastructures routières. Mais le produit doit surtout être affecté au financement d'une autre politique de transports.

Les recettes ainsi récoltées pourraient servir à entretenir et améliorer les réseaux fluvial et ferroviaire, développer de nouveaux services, sans nécessairement construire de nouvelles infrastructures.

Il est plus qu'urgent de changer de cap : notre écoredevance n'est pas une fin en soi, elle est un levier permettant une meilleure prise en compte de l'environnement dans les politiques de transport.



Une mesure à appliquer d'urgence pour un environnement respecté dans le Grand Sud-Est

L'affectation des ressources d'une écoredevance

Les ressources supplémentaires dégagées par une écoredevance seront affectées au domaine des transports et spécifiquement à certaines mesures présentées au débat public.

GÉRER LES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES EXISTANTES

Les ressources générées par une écoredevance doivent être affectées à une optimisation du fonctionnement des infrastructures existantes. Elles permettent ainsi d'optimiser les investissements actuels et une mise en place très rapide.

Les mesures les plus rentables à promouvoir :

- Les différentes mesures de gestion permettant d'améliorer l'utilisation des

infrastructures existantes ;

- Une modulation des péages qui serait incitative au report modal. L'utilisation des outils économiques sera très bien perçue par les acteurs économiques qui sauront s'adapter à ces nouvelles dispositions ;
- La gestion de l'exploitation des infrastructures fluviales et ferroviaires ;

Ces mesures ont un avantage important car elles sont déjà existantes et ce renforcement peut être mis en place dans un délai relativement réduit, inférieur à 5 ans.

Par contre, ces ressources ne doivent en aucun cas être utilisées pour le développement des infrastructures routières et autoroutières.

FAVORISER LE REPORT MODAL

En dehors des investissements pour utiliser dans les meilleures conditions les infrastructures routières, une aide au

développement des modes de transport alternatifs est un objectif important du dispositif, comme ceci est déjà le cas en

Suisse. Les solutions techniques à privilégier, par leur délai réduit de mise en place :

> Le développement du fret fluvial

la capacité disponible du Rhône doit être étudiée et utilisée au maximum ;

> Les autoroutes de la mer,

des expériences actuelles donnent des résultats satisfaisants et pourraient facilement être étendues à d'autres ports de la Méditerranée ;

> Le développement des autoroutes ferroviaires

sur le modèle de l'expérience partielle réalisée sur la liaison Perpignan – Bettembourg ;

> La remise en état du réseau ferré national

Présentation de France Nature Environnement

Créée en 1968 et reconnue d'utilité publique en 1976, FRANCE NATURE ENVIRONNEMENT développe son action sous la direction de responsables associatifs, élus et bénévoles. Les orientations politiques de la fédération ne répondent donc qu'à une seule et unique préoccupation : une protection de la nature et de l'environnement qui s'intègre dans la défense de l'intérêt général.

Le Réseau "Transports et Mobilité durables" anime la réflexion du mouvement des associations de protection de l'environnement sur les choix de mode de déplacement qui limitent les impacts environnementaux de la mobilité. Par ces réflexions sur les transports durables, les causes de la mobilité, les comportements et la prise en compte des coûts externes dans les politiques publiques, le réseau agit pour un aménagement équilibré de l'espace, basé sur la recherche de solutions aptes à satisfaire les besoins des populations dans des conditions économiques, sociales et environnementales durables.