

UNE ECOREDEVANCE SUR LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Il est souhaitable que les débats organisés par la CPDP portent aussi sur le financement des projets, sans lequel ceux-ci resteront lettre morte

En effet le talon d'Achille du report maximum possible du transport routier sur des modes alternatifs moins polluants et moins consommateurs d'énergie (le fer, l'eau) est constitué par son financement. France Nature Environnement (FNE) à laquelle Le CLAPE LR est rattaché propose l'institution d'une écoredevance sur le transport routier de marchandises.

Suisse et Allemagne se sont déjà engagées dans ce sens, l'UE en modifiant en mars 2006 la Directive Eurovignette encourage les Etats membres à introduire et développer des péages et redevances permettant d'améliorer la gestion du trafic des transports commerciaux, de réduire la pollution et de rassembler des fonds en faveur des modes alternatifs de transports.

L'écoredevance proposée par FNE est une application du principe « pollueur payeur » selon lequel (Charte de l'Environnement du 28/02/2005 à valeur constitutionnelle, art. 4) « *toute personne doit contribuer à la réparation des dommages qu'elle cause à l'environnement dans les conditions définies par la loi .»*

Principe de base de l'écoredevance : *la mise en œuvre d'une redevance kilométrique prenant en compte les coûts des infrastructures et les coûts externes.*

Les péages doivent être une redevance domaniale permettant une facturation en fonction de la valeur de tous les avantages retirés par celui qui utilise l'infrastructure.

L'inclusion de l'écoredevance dans le prix des transports ne doit pas être supportée par les entreprises routières mais par les chargeurs qui en répercuteront le coût sur le consommateur final. L'expérience prouve que la hausse de certains produits à la consommation est moins importante que ce que l'on imagine : en Suisse les prix à la consommation ont augmenté de 0,5 % ces 5 dernières années, c'est à dire depuis l'instauration de la RPLP (Redevance poids lourds liée aux prestations).

L'affectation des ressources obtenues par l'écoredevance : *il devra s'agir de recettes affectées en priorité destinées au financement des modes de transports alternatifs à la route.*

A propos de l'évaluation des coûts externes des transports : l'UE s'est engagée à déterminer dans les 2 ans une méthode d'évaluation de ces coûts et d'intégrer ceux-ci dans le montant des redevances. D'après une première évaluation ils pourraient atteindre 60% du coût total.

Questions sociales : les écarts de salaires et de charges à l'intérieur de l'UE pénalisent les entreprises françaises de transport. L'harmonisation est donc là aussi nécessaire, plus généralement c'est toute la politique des transports qui devrait être pensée à l'échelle de l'UE même si le transport du fret relève du marché.

A priori, en pleine époque d'application du libéralisme économique, il peut paraître osé de proposer de nouvelles taxes, impopulaires par définition. En ce qui concerne les transports, le marché n'ayant pas réponse à tout, des pays peu suspects de doctrines dirigistes ont commencé de le faire.

La Suisse, aux prises avec une déferlante de camions traversant les Alpes, a donc institué la RPLP, entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2001, qui a renforcé la productivité des transports routiers (moins de trajets à vide, camions mieux chargés et moins nombreux, donc consommation de carburant et pollution moindres, ce qui est le but recherché). L'Allemagne et l'Autriche adoptent des mesures analogues comme déjà dit, tandis que Londres et Stockholm ont adopté le péage urbain. Le tout avec les encouragements de l'Europe...

L'institution d'une écoredevance en France serait-elle impossible ? Le pire, chacun le sait consciemment ou non, serait de ne rien faire. Les services de l'Etat, dont le rôle est de prévoir, travaillent, nous n'en doutons pas, sur différents scénarios. Reste la décision, et nous demandons à l'Etat de mettre en chantier dans la concertation l'écoredevance qui est dans la logique de ses engagements internationaux en matière de lutte contre l'effet de serre et les causes connues du réchauffement climatique. De plus elle anticipe les conséquences prévisibles du renchérissement du coût du pétrole.

L'UE revient progressivement d'une politique de dérégulation en matière de transport routier de marchandises, mais il reste beaucoup à faire pour l'harmonisation des législations et pratiques des états membres. L'institution d'une écoredevance y apporterait sa contribution.

Xavier Vachez, Commission transports du CLAPE LR