

Transports de marchandises : orientations et données-clé

Gérard LERAS,
Président de la Commission Transports
de la Région Rhône-Alpes

Nécessité de relocaliser l'économie pour diminuer les flux de marchandises

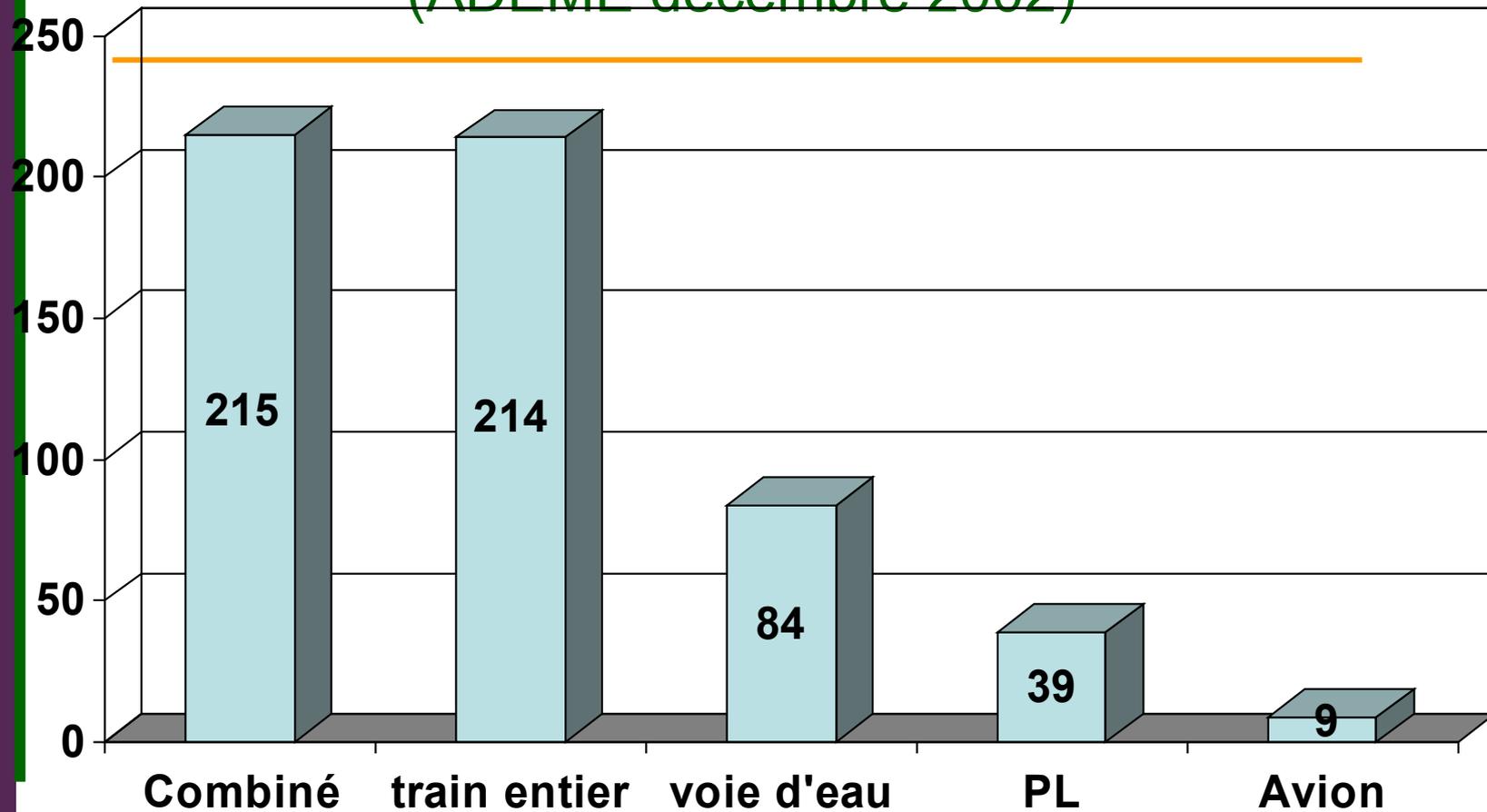
- Relations producteurs / consommateurs : en Rhône-Alpes, de 4 à 12 % des aliments consommés (selon les départements) sont d'origine fermière locale
- Les 1 000 camions par jour d'Almeria
- La nécessité d'une altermondialisation

Nécessité du report de la route sur le rail et le fleuve

- S'opposer au réchauffement climatique
- Cherté pétrolière
- Diminution des pollutions atmosphériques locales
- Diminution des autres nuisances

Efficacité énergétique comparée

(ADEME décembre 2002)



En tonnes-km / Kwh.

Les éléments constitutifs du report modal

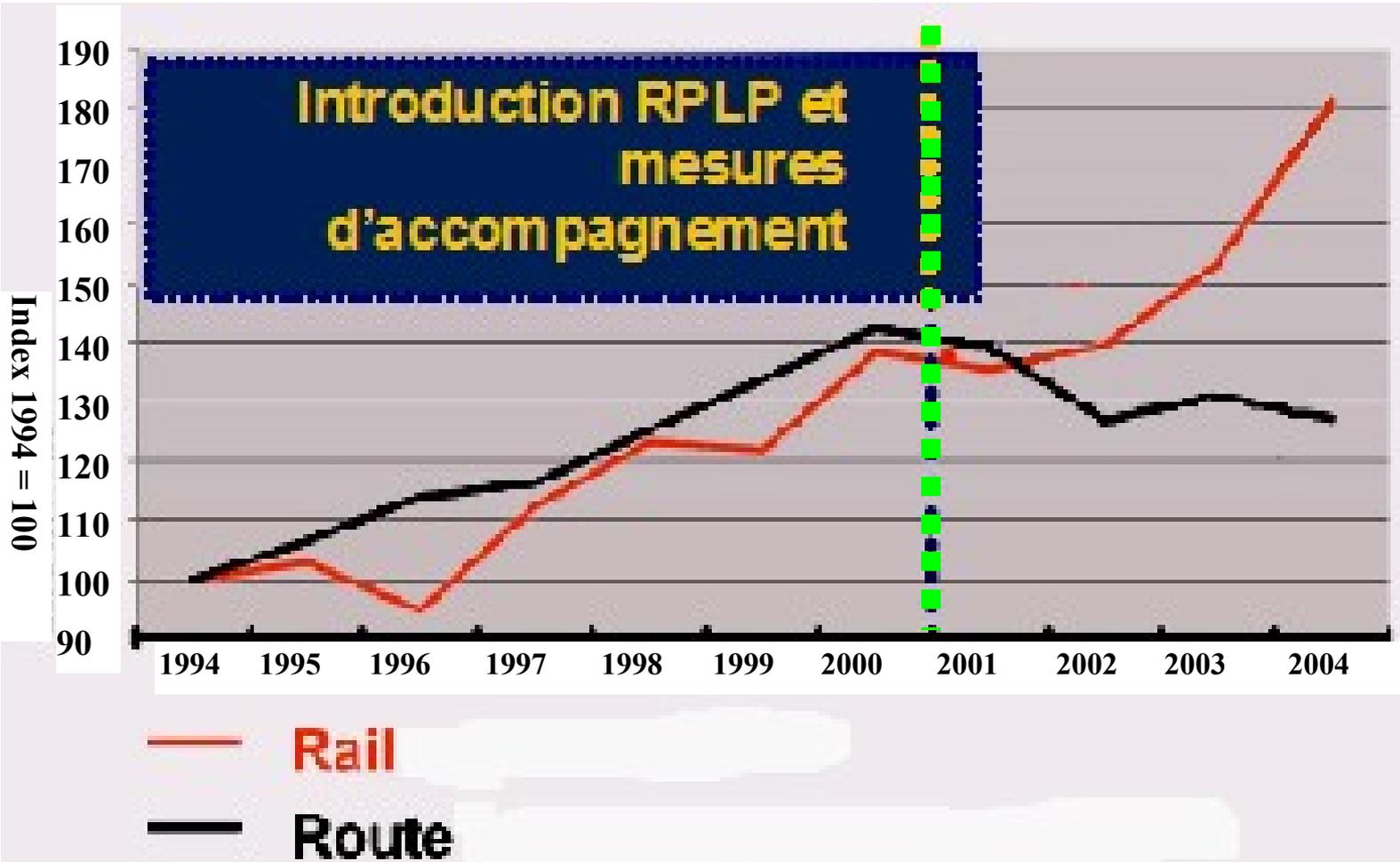
- Intégration des coûts externes à travers une taxation
- Exemple de la **RPLP** suisse
- Arrêt de toute nouvelle offre routière
- Mise à disposition d'infrastructures ferroviaires permettant l'accueil des marchandises :
 - Contournement de l'agglomération lyonnaise
 - Lyon-Turin
 - Plateformes intermodales
- Cas particulier du Rhône

R.P.L.P. : Redevance Poids Lourds liée aux Prestations

□ **Augmentation progressive pour :**

- suivre les mises à disposition des nouvelles infrastructures
- bien orchestrer le report modal

Les recettes perçues (en M€)				Projections (en M€)		
2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
117,4	134,6	143,3	130,2	191,3	191,3	199,7
Le recul entre 2003 et 2004 s'explique par : -une baisse des km (report sur l'Autriche), -un plus grand nombre de véhicules «propres» bénéficiant du tarif le plus avantageux				-Ouverture aux 40 t. -augmentation des tarifs à partir du 01/01/06		



\$