



**PAR FRANCE NATURE ENVIRONNEMENT**  
Fédération française de 3000 associations investies  
dans la protection de l'environnement

# Une éco-redevance, ici et maintenant

**F**ace au changement climatique et à la raréfaction des énergies fossiles, nous souhaitons que la politique des transports affiche de nouvelles ambitions. Une éco-redevance sur le transport routier de marchandises doit être la première étape nécessaire pour mener à bien une politique respectueuse des engagements de la France en matière environnementale.

En France, nos propositions représentent la concrétisation d'intentions souvent exprimées, mais jamais mises en œuvre. A titre pratique, nous voulons ancrer ce projet dans un cadre européen en prenant fortement appui sur la nouvelle Directive Eurovignette. Au-delà de l'aspect réglementaire,

la redevance est un formidable outil de sensibilisation : elle fournit une occasion pour anticiper les évolutions européennes inéluctables dans ce domaine. **Il sera en particulier impératif que les coûts externes rentrent rapidement dans le champ de la tarification d'usage des infrastructures.**

Même si cette redevance peut être perçue comme une nouveauté sur le territoire français, nous estimons qu'elle devrait être facilement acceptée par toutes les parties prenantes, car elle prend en compte les principales composantes du développement durable, concept sur lequel tous les acteurs du monde économique s'accordent. Elle représente un véritable engagement citoyen pour intégrer les coûts externes et notam-

ment environnementaux dans le prix des transports.

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. Il s'agit d'un levier pour que tous les acteurs des transports soient encouragés à faire de nouveaux choix : **l'éco-redevance permet aussi de financer et de garantir la pérennité d'un report modal.**

Nous souhaitons maintenant que les décideurs politiques et les acteurs socio-économiques s'engagent à élaborer une nouvelle politique de transports soutenable et compatible avec les engagements internationaux de la France.

## Le transport de marchandises en question

### • La multiplication des camions sur les routes !

Le transport routier a conquis depuis les années 1970 de nombreuses parts de marché et représente actuellement en France plus de 80% du total des marchandises. Divers facteurs expliquent cette situation :

- Une politique d'infrastructures routières et autoroutières « ambitieuse ».

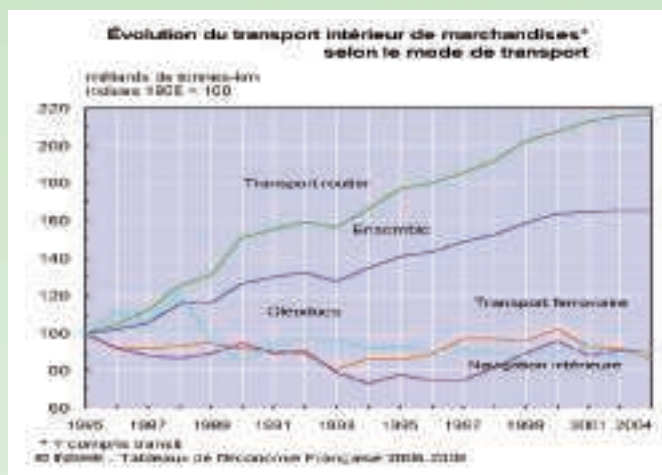
- Un manque de compétitivité des modes « complémentaires » et « alternatifs ».

- Un nouveau mode de production et de consommation donnant à la route l'avantage de la flexibilité.

- Un éclatement géographique des processus de production.

- Une concurrence effrénée dans le secteur qui conduit à une importante baisse des prix de transport.

Le seul trafic de transit a cru de 5% chaque année au cours des dix dernières années. Et les prévisions montrent la même tendance pour les ... 30 ans à venir.



### Pourquoi une éco-redevance ?

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

## • Quelles conséquences pour l'environnement ?

L'explosion incontrôlée du transport routier de marchandises occasionne de nombreux problèmes environnementaux, entraînant un ras-le-bol des populations.

Entre 1960 et 2000, les émissions de CO<sub>2</sub> des poids lourds ont été multipliées par 5 !

La route dans son ensemble, et le transport routier de marchandises en particulier, apparaît comme le principal contributeur au dérèglement climatique de la planète.

**Il est plus qu'urgent de changer de cap !**

## • Les engagements français en matière d'environnement

En 1997, à Kyoto, la France s'est engagée à maintenir en 2010 ses émissions de Gaz à effet de Serre au niveau de 1990. Une autre étape a été décidée : celle de la division par 4 des émissions de Gaz à Effet de Serre d'ici 2050. D'un engagement de stabilité des émissions, la France est passée à un souci de réduction drastique.

Enfin, l'article 4 de la charte de l'environnement 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.* »

La croissance du transport routier de marchandises, affirmée par toutes les études prospectives, est incompatible avec les engagements environnementaux de la France. Il est plus qu'urgent de maîtriser cette croissance :

Une éco-redevance sur le transport routier de marchandises : une mesure urgente !



## NOS PROPOSITIONS

### ➤ Les principes

Il s'agit d'une redevance kilométrique dont le montant varie en fonction de différents critères propres au véhicule concerné : le nombre d'essieux, le Poids Total avec Charge (PTAC) ainsi que les normes Euros du véhicule. Cette modulation en fonction des caractéristiques du véhicule et du nombre de kilomètres parcourus permet de favoriser l'équité et l'acceptabilité de la mesure. Le champ d'application devra à terme couvrir l'ensemble du territoire.

Les montants de cette redevance doivent être prélevés sous forme de recettes affectées. Cette affectation doit permettre de financer l'entretien du réseau routier français, mais surtout de développer les transports alternatifs à la route et notamment les réseaux fluvial et ferroviaire.

### Les 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.
- 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.

Il est primordial que 2/3 des recettes soient affectées au développement des transports non routiers.

### ➤ Les moyens

#### • Appliquer avec ambition la nouvelle directive européenne Eurovignette

La Directive Eurovignette relative à la taxation des poids lourds pour certaines infrastructures a été modifiée en juin 2006. La transcription dans les deux ans à venir de la nouvelle Directive Eurovignette en droit français doit représenter une étape importante vers une tarification plus équitable des coûts d'infrastructure.

Prendre en compte l'ensemble du Réseau TransEuropéen de Transport  
En France, celui-ci n'est pas soumis en totalité à un péage.

*Nous souhaitons, pour assurer une mise en place cohérente de la Directive :*

- Mettre en oeuvre un péage sur l'ensemble des autoroutes faisant partie du RTE-T (réseau autoroutier concédé et non concédé),
- Etendre ce péage à un ensemble de routes parallèles au réseau RTE-T, pour éviter les désagréments de report de trafic sur les routes nationales.

Limitier le montant maximum de remise sur les péages

Les nouvelles dispositions de la directive Eurovignette limitent à 13% le montant autorisé des remises sur les péages, pour utilisation fréquente, alors qu'aujourd'hui, en France, celles-ci peuvent atteindre 40%.

*Il est urgent que cette mesure soit mise en oeuvre. Nous souhaitons qu'à terme cette possibilité de réduction soit supprimée.*

Intégrer l'ensemble des coûts d'infrastructure

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

*Nous proposons que dans le calcul des péages soit pris en compte l'en-*





*semble des coûts réels des infrastructures routières (y compris les subventions)*

#### Incorporer les normes Euro dans les péages

La directive Eurovignette permet de mettre en place une variation des péages en fonction des normes Euros (normes de pollution) des 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.*

#### Augmenter les péages en zones sensibles

La directive permet une surfacturation de 15 % des péages dans les zones sensibles (qui s'entendent en terme de zones montagneuses). Cette surfacturation peut être portée dans certains cas à 25 %.

*Etant donné la croissance exponentielle du trafic en zones de montagne (Alpes & Pyrénées), cette mesure est indispensable 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 la voie d'eau.*

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

La directive permet de moduler les coûts des péages sur le RTE-T en fonction des heures de circulation, du niveau de congestion du réseau et des impacts environnementaux.

*Pour prendre en compte ces éléments, nous proposons une tarification spécifique à certaines périodes sur certaines zones sensibles d'un point de vue environnemental et résidentiel. Cette surtaxe s'appliquerait donc à certains axes seulement (vallées alpines, zones à forte densité résidentielle,...)*

#### **• Se préparer à incorporer les coûts externes dans la tarification d'infrastructure**

La Suisse, qui met en œuvre depuis 2001 une Redevance Poids Lourds liée aux Prestations (RPLP) apporte à l'Union Européenne un exemple significatif d'incorpora-

tion des coûts externes. La Directive Eurovignette prend acte qu'un modèle d'évaluation de ces coûts sera présenté dans les deux ans à venir. La France doit dès à présent entamer une réelle concertation sur ce sujet et préparer des mesures concrètes

#### **• Tenir compte de l'internationalisation du marché des transports**

Aujourd'hui, dans le transport routier sur le territoire français, la part du pavillon étranger représente 27% des trafics et elle ne cesse de croître. Parallèlement, 26% du trafic poids lourd ne paie pas la TIPP française : grâce à l'autonomie des véhicules, l'approvisionnement en carburant se fait dans des pays limitrophes, dont les carburants sont moins taxés. L'éco-redevance permettra donc de

faire acquitter, d'une façon équitable et à tous, l'usage de l'infrastructure.

Pour prendre en compte les spécificités du pavillon français, nous proposons lors de la mise en place de l'éco-redevance d'examiner :

- la diminution, voire la suppression, de la taxe à l'essieu en accord avec les instances européennes
- la mise en place des mesures incitatives au renouvellement du parc de véhicules
- les modalités d'aide aux entreprises qui souhaitent investir dans des techniques alternatives à la route et multimodales.

#### **• Faire respecter la réglementation**

Des mesures doivent également être prises 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, ainsi qu'un risque sur la sécurité des personnes et des biens.

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



• **Développer l'offre alternative de transports de marchandises**

La mise en place de l'éco-redevance doit, à la manière des expériences Suisse et Allemande, permettre de développer une ambitieuse politique de transports, centrée sur le respect de l'environnement et une logique de développement soutenable de notre économie. Les prix de transport très faibles de la route par rapport aux coûts réels favorisent le gaspillage énergétique, les transports à vide et l'inadéquation entre les différents lieux de production d'un bien et sa consommation. Ces transports « absurdes » occasionnent une pollution qui n'aurait pas lieu d'être.

Les transports ferroviaire et fluvial présentent des bilans environnementaux bien plus avantageux. Mais il est évident qu'une clef du report modal est une offre de service satisfaisante.

La réelle prise en compte des coûts routiers permettrait à la fois de rétablir des conditions acceptables de concurrence et de permettre la mise en place d'une politique en faveur des transports alternatifs.

pour le transport ferroviaire

- de remettre à niveau le réseau ferroviaire
- de moderniser les modes d'exploitation
- de développer rapidement le concept de ferroutage mise en œuvre dans les Alpes

pour le transport fluvial

- aider à la modernisation de l'infrastructure fluviale et de la flotte.
- favoriser l'intégration du réseau dans une chaîne globale de transport, de sorte que le fluvial ne soit pas considéré seulement comme un « saut d'obstacle ».

pour le transport maritime

- de mettre en œuvre les projets d'autoroute de la mer actuellement en phase d'étude, tout en intégrant ces projets dans une politique globale des transports.

## Objections et idées reçues

### Commentaires de Michel Dubromel, pilote du réseau Transports et Mobilité Durables (FNE)

• **« L'éco-redevance va augmenter les prix. »**  
En Suisse, une mesure comparable (la RPLP) est en œuvre depuis 5 ans. Une étude suisse a montré que son impact sur les prix à la consommation a été très faible (+ 0,5% en 5 ans)

• **« Du point de vue technique, ce n'est pas possible. »**

C'est un faux problème. Les progrès technologiques en matière de localisation des poids lourds doivent permettre rapidement de mettre en place un moyen de perception moderne, à l'exemple de l'Allemagne.

• **« Le transport ferroviaire n'est pas en mesure d'absorber le report modal. »**

En 2000, 55 milliards de tonnes kilomètres ont été transportées par voie ferrée contre seulement 41 milliards en 2005. Un retour rapide au niveau de 2000 ne devrait pas poser de gros problèmes, à condition d'améliorer la qualité du service !

• **« Les conséquences sur l'emploi seront dramatiques. »**

Ces propositions ne veulent pas la disparition du transport routier, indispensable au niveau local et régional, mais son intégration dans une organisation des transports plus pertinentes pour la société, axée sur la complémentarité des modes.

• **« Du point de vue juridique, ce n'est pas possible. »**

L'extension des péages pour l'usage des voies routières du réseau national apparaît possible en France, sous réserves d'adaptations de la réglementation et surtout de volonté politique, la directive Eurovignette offrant déjà de nouvelles possibilités.

• **« Un transport routier plus cher pour les chargeurs n'entraînera pas forcément de report modal. »**

A court terme, c'est plutôt vrai mais cela incitera les entreprises de TRM à rechercher plus de performances dans leur transport (chargements complets, moins de transport à vide). A moyen terme, une fois que les solutions alternatives seront opérationnelles, on peut sérieusement envisager un report modal.



FRANCE NATURE ENVIRONNEMENT

### 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 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 du territoire, basé sur la recherche de solutions aptes à satisfaire les besoins des populations dans des conditions économiques, sociales et environnementales durables.

#### Contactez le réseau Transports & Mobilité Durables de France Nature Environnement

Réseau Transports & Mobilité Durables  
6, rue Dupanloup  
45000 ORLEANS  
02 38 62 49 24 - transports@fne.asso.fr