

**CONTRIBUTION AU DEBAT PUBLIC  
SUR LA POLITIQUE DES TRANSPORTS  
DANS LA VALLEE DU RHONE ET L'ARC LANGUEDOCIEN**

Nom :  
Prénom :  
Organisme : l'Association France Nature Environnement  
Coordonnées : 6 rue Dupanloup  
Lieu : 45 000 ORLEANS  
Date :

**La politique des transports dans la Vallée du Rhône et l'Arc Languedocien**

**Le constat :**

Depuis plusieurs décennies, le transport routier est en constante augmentation sur l'ensemble du territoire national.

<b>Les évolutions de trafic dans la Vallée du Rhône et l'Arc Languedocien (VL et PL)</b>			
	<b>1985</b>	<b>2004</b>	<b>Croissance annuelle moyenne</b>
<b>Axe Nord -Sud</b>	<b>56 300 véh/j</b>	<b>104 000 véh/j</b>	<b>+ 4,4%</b>
<b>Arc Languedocien</b>	<b>30 300 véh/j</b>	<b>81 700 véh/j</b>	<b>+ 8,9%</b>

Dans la Vallée du Rhône et l'Arc

Languedocien, les chiffres sont sans équivoque. Chaque année, le trafic sur les autoroutes A7 & A9 augmentent 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%.<sup>1</sup>

Si rien n'est fait pour réguler ce trafic démentiel, celui-ci continuera à croître inexorablement, entraînant avec lui des impacts sociaux et environnementaux irréparables.

**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 dérégulation croissante du transport routier de marchandises combinée à l'élargissement depuis sa création de l'Union Européenne.
- Une politique européenne d'infrastructures favorisant clairement la route.
- Une déconnexion entre lieux de production des biens et lieux de leur consommation.
- Des modes alternatifs (rail, fluvial,...) en situation de sous investissement chroniques et moins compétitifs.

<sup>1</sup> Ces chiffres sont tirés du *Dossier du Débat sur la Politique des Transports dans la Vallée du Rhône et l'Arc Languedocien*.

*Le transport de voyageurs :*

- L'urbanisation galopante du territoire et l'étalement urbain conduisent à accroître les déplacements, dans des zones urbaines toujours 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

### **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 mesure à mettre en place rapidement : Une écoredevance sur le transport routier de marchandises.**

#### **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.

Ces « coûts externes » du transport routier de marchandises sont principalement la contribution au réchauffement climatique, la pollution de l'air, le bruit, la congestion ainsi que les accidents.

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.

L'écoredevance doit également intégrer les coûts d'infrastructure (construction et entretien des routes) qui ne sont pas entièrement payés par les poids lourds.

#### **Pourquoi une écoredevance ?**

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

- Elle permet de financer l'entretien des routes tout en développant les transports alternatifs plus respectueux de l'environnement (fret ferroviaire, fret fluvial,...)
- Elle s'applique sur 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 dévoreuses 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. 2/3 de la recette permet de financer les tunnels ferroviaires suisse, 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 de 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 & 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)

Modifiée par une décision du Conseil des Ministres (décembre 2005) puis approuvée par le conseil des Ministres des Transports en mars 2006, cette Directive répond 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 que nous devons envisager comme une première étape, vers une tarification plus équitable pour l'utilisation des infrastructures, et notamment dans le Grand Sud Est.

*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 euros 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, Yves BUR et des députés alsaciens ont proposé 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 la décision parlementaire s'est faite contre l'avis du ministre des Transports.

Certains élus de la vallée du Rhône et de l'Arc Languedocien étudient de près cette proposition et nous en 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 servir à financer 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.

Par exemple, cette écoredevance permettrait de financer le développement à grande échelle du projet de ferroutage sur la liaison Perpignan-Luxembourg en augmentant la fréquence des trains, en investissant dans des wagons adaptés

*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

## Et si on allait plus loin ?

### La bourse de Transit Alpin : un outil complémentaire à l'écoredevance.

La Bourse du Transit Alpin, défendue par l'Association *Initiative des Alpes* et soutenue par le Ministère Suisse des Transports, permettrait une meilleure prise en compte de l'environnement dans les politiques de transport dans la Vallée du Rhône et l'Arc Languedocien.

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 efficace doit faire l'objet d'un consensus de tous les pays alpins. Un récent étude, réalisée par le bureau d'études RAPP TRANS a montré la faisabilité de la BTA et son adéquation avec le Droit européen des transports et du commerce.

### L'impact de nos modes de consommation sur les transports

Les transports sont le reflet de l'intensification des échanges entre les différents pays européens. Mais ils sont aussi le reflet des différences de salaires, de conditions de vie entre ces pays et du coût très faible des transports. Dans un objectif de profit à court terme, il est plus rentable que des pommes de terre françaises soient épluchées en Italie pour devenir ensuite des frites françaises ! Ou que des crevettes pêchées au Danemark soient envoyées au Maroc pour être décortiquées, avant de revenir en Europe du Nord. Cette division internationale du travail ne cesse d'accroître la demande de transports « absurdes ».

Il s'agit donc d'agir de façon citoyenne en privilégiant la consommation de produits locaux et d'accepter que les produits commandés sur Internet le soir ne soient pas livrés dès le lendemain matin chez soi.

### 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.

Michel DUBROMEL, pilote du réseau « Transports & Mobilité Durables » de France Nature Environnement

Pour toute question ou commentaire, vous pouvez nous joindre :

Par courrier :  
France Nature Environnement  
Réseau « Transports et Mobilité Durables »  
6 rue Dupanloup  
45 000 ORLEANS

Par mël : [transports@fne.asso.fr](mailto:transports@fne.asso.fr)

Par téléphone : 02 38 62 49 24

Par fax : 02 38 52 11 57.



**FRANCE NATURE  
ENVIRONNEMENT**