

DEBAT PUBLIC SUR LE PROJET FERROVIAIRE BORDEAUX-ESPAGNE

Hendaye 04/10/06



ECO-REDEVANCE SUR LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES



Introduction

- L'explosion des flux routiers de marchandise, constitue un des « dommages collatéraux » de la libéralisation des échanges en Europe.
- Les impacts négatifs de ce trafic, qui touche particulièrement **les couloirs de transit**, sont de plus en plus mal tolérés par les populations ou l'environnement :
 - bruit, pollution atmosphérique, accidents, encombrements, usure des routes
 - émissions de gaz à effet de serre
 - consommation des territoires naturels par les nouvelles infrastructures de transport
- Le corridor atlantique est particulièrement touché par ce phénomène, puisque le trafic poids lourds a été multiplié par 6 en 20 ans, pour atteindre 8.200 PL/J en 2005 à Biriadou. Les émissions de CO2 et autres polluants gazeux ont eux aussi été multipliées par 6.
- La lutte contre le « mur de camions » est un impératif reconnu par tous.
- Le développement du fret ferroviaire constitue un des éléments de solution.



Les conditions du report modal de la route vers le rail

- La libération des voies de la ligne classique par la création éventuelle d'une Ligne à Grande Vitesse, ne constitue pas le remède miracle, à la relance du fret ferroviaire.
- De 1981 à 2006, parallèlement à la création des 1.288 km de LGV, le fret ferroviaire français, s'effondrait, passant de 65 à 40 milliards de tonnes-km, et ce, malgré les sillons dégagés sur les lignes classiques dont l'entretien laisse d'ailleurs de plus en plus à désirer, faute des crédits engloutis dans la construction des LGV...
- A l'évidence **l'augmentation de capacité des lignes ferroviaires est une condition nécessaire mais non suffisante au développement du fret ferroviaire**, et à la lutte contre le « mur de camions ».



Les leviers du report modal

- Pour que le projet ferroviaire entre Bordeaux/Espagne permette le basculement du trafic routier vers le rail, il doit être accompagné des mesures suivantes :
 - abandon des projets routiers directement concurrents (autoroute A65 Langon/Pau, élargissement de l'autoroute A63, contournement autoroutier de Bordeaux)
 - assainissement du trafic routier en luttant contre la fraude (vitesses, charges, temps de conduite des chauffeurs) pratiquée par de nombreux transporteurs
 - mise en place d'une politique cohérente de développement du fret ferroviaire entre la France et l'Espagne
 - **instauration d'une éco-redevance sur le trafic de poids lourds**



Qu'est-ce que l'éco-redevance poids lourds ?

- La circulation des poids lourds génère 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.
- L'éco-redevance correspond à l'application du principe « pollueur-payeur » au domaine du transport routier de marchandises.
- Ces coûts externes sont la contribution au réchauffement climatique, la pollution de l'air, le bruit, la congestion des routes, les accidents...
- La solution consiste donc à faire payer tous ces coûts aux transporteurs, afin d'établir un juste prix, qui tienne compte des impacts environnementaux du transport routier de marchandises.
- L'éco-redevance doit également intégrer les coûts d'infrastructures (construction et entretien des routes) qui ne sont pas payés par les poids lourds.



Pourquoi une éco-redevance ?

- La mise en place d'une éco-redevance sur le transport routier de marchandises présente de nombreux avantages :
 - elle s'applique à tous les 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 rehausse les coûts du transport routier et contribue à restaurer la compétitivité du mode ferroviaire
 - elle permet de diminuer les transports absurdes, qui sont les résultats des trop grands écarts de salaire entre les habitants des différents pays européens et des trop faibles coûts de transport, qui permet des gaspillages et des organisations économiques dévoreuses de transport.
 - elle contribue à augmenter l'efficacité énergétique des poids lourds, et à diminuer leurs rejets de CO₂ par tonne de fret transportée (diminution du nombre de camions circulant à vide ...)
 - elle permet de financer le développement des transports plus respectueux de l'environnement, comme le mode ferroviaire



Exemples européens

- 3 pays européens, de transit, ont mis en place une éco-redevance sur les poids lourds : l'Allemagne, l'Autriche et la Suisse
- La Suisse est le premier pays européen à avoir mis en place une Redevance Poids Lourds (RPLP), en 2001.
- Cette redevance, destinée à favoriser le transfert des marchandises de la route vers le rail, est applicable à tous les camions, et perçue sur toutes les routes de la Suisse .
- Le prix est fonction des kilomètres parcourus, du poids maximal autorisé et des niveaux d'émission polluante.
- Les deux-tiers des recettes permettent de financer la construction de nouveaux tunnels ferroviaires, l'autre tiers étant reversé aux cantons suisses pour l'entretien des routes.
- La mise en place de cette éco-redevance a entraîné :
 - une diminution du nombre de camions (environ 10% en 5 ans).
 - la baisse des émissions polluantes



Conclusion

L'instauration d'une redevance écologique sur les poids lourds, dans le cadre de la Directive européenne Eurovignette, constitue, aux yeux de FNE et de la SEPANSO, une des mesures d'accompagnement nécessaires à la relance du fret ferroviaire, entre Bordeaux et l'Espagne.

