

VERS UN TRANSPORT DE MARCHANDISES PLUS DURABLE

10 principaux points pour rendre le fret plus durable

1. Intégration

Rendre le transport de marchandise plus durable n'est certainement pas chose aisée, mais c'est possible si on met en place un ensemble de mesures destinées à la réalisation de cet objectif. Les problèmes complexes appellent des solutions complexes. Une mesure isolée n'est pas suffisante à elle seule mais elle peut contribuer à rendre le transport de marchandise plus durable si elle fait partie d'un ensemble coordonné de mesures. L'intégration d'instruments isolés à l'intérieur d'un concept plus global, cohérent et coordonné, est l'ingrédient de base de la durabilité pour les transports de marchandises.

2. Objectifs

Les instruments et les mesures doivent toujours servir un objectif défini. L'objectif principal est la durabilité du transport de marchandises, ce qui comprend, d'après le Traité d'Amsterdam, une durabilité à la fois économique, environnementale et sociale. Traduire cet objectif d'ordre général en des objectifs plus précis doit être une priorité. Ces objectifs plus précis consistent, par exemple, à réduire la consommation d'énergie par tonne-kilomètre, arrêter la croissance en termes de tonne-kilomètre des moyens de transport les moins durables d'un point de vue environnemental, accélérer le transfert vers les transports ferroviaires et fluviaux-maritimes ou introduire des seuils en ce qui concerne les impacts environnementaux dans les zones sensibles.

3. Priorités

Tous les instruments et les mesures doivent contribuer à atteindre les objectifs. La priorité doit être donnée aux mesures favorisant les moyens de transports les moins dommageables pour l'environnement comme les chemins de fer et les voies navigables. Il est évident qu'une utilisation accrue de ces deux moyens de transport peut fortement contribuer à la durabilité du transport de marchandises pourvu qu'ils réussissent à garder ou même à augmenter leur avantage environnemental.

4. Concurrence loyale

Les moyens de transport les moins dommageables du point de vue environnemental doivent être dans une position où ils peuvent être compétitifs par rapport aux autres moyens de transport et principalement par rapport au transport routier. Il est donc nécessaire d'établir un " champ " de concurrence équitable pour tous les moyens de transport. Cela équivaut à abolir toutes distorsions de concurrence pour la rendre équitable et loyale. Ces distorsions se retrouvent dans les systèmes de taxation et de prix, la liberté d'entreprise, les obligations légales, les investissements d'infrastructures et l'octroi de subsides.

5. Etablissement des prix

Etablir le juste prix pour l'utilisation des infrastructures de transport est bien sûr une des premières priorités puisqu'il apparaît clairement que le système de prix actuel contribue fortement à la faible durabilité du transport de marchandises. Pour obtenir le juste prix, il faut appliquer le principe de l'utilisateur-payeur pour l'utilisation des infrastructures comme c'est déjà le cas pour la plupart des produits. Le système de prix devrait être établi en fonction de principes égaux pour tous les types de transport et de préférence en utilisant les coûts sociaux marginaux. Le système de prix doit aussi servir les objectifs définis plus haut.

6. Services

Les services de frêt de marchandises doivent être fournis de manière similaire pour les différents types de transport. Dans ce cadre, la liberté d'entreprise devrait également être accordée aux exploitants ferroviaires. Les infrastructures ferroviaires doivent s'ouvrir aux différents exploitants et les barrières institutionnelles en matière de transport par rail doivent être abolies pour rendre ce secteur plus compétitif par rapport au transport routier. Il est du ressort de la responsabilité politique de s'assurer que cette ouverture fournisse les motivations nécessaires à l'amélioration des services ferroviaires grâce à la concurrence intra-modale et qu'elle améliore la position du transport par rail d'un point de vue de la concurrence inter-modale.

7. Infrastructure

Les infrastructures de transport existantes doivent être optimisées en augmentant leur capacité au travers d'améliorations techniques et opérationnelles. Le système conventionnel doit devenir interopérable à travers l'Europe entière et la mise en œuvre de technologies modernes comme le contrôle et la gestion des trafics devrait s'appliquer à tout type de moyens de transport. Il faut également construire des infrastructures supplémentaires pour éviter les encombrements mais ce, seulement après avoir mené, pour chaque cas, une évaluation économique et environnementale stratégique.

8. Investissements

La politique d'investissement dans les infrastructures doit bien sûr soutenir et favoriser les objectifs définis en donnant la priorité aux investissements dans les moyens de transport les moins dommageables pour l'environnement. Donner la priorité aux transports ferroviaires et fluviaux-maritimes est un moyen de compenser la tendance passée qui consistait à privilégier l'investissement dans le transport routier.

9. Standards

Des standards égaux à tous les moyens de transport sont nécessaires en ce qui concerne la régulation sociale, la protection de l'environnement et la sécurité. Ces standards doivent être réévalués pour les amener à un niveau égal pour tous les types de transport et pour protéger au mieux l'environnement, les citoyens et les employés. En plus, la régulation existante doit se voir renforcée et être assortie de sanctions en cas de non-respect.

10. Aides financières

Tant qu'on est pas en présence d'un " champ " de concurrence équitable, des aides financières directes octroyées aux types de transport les moins dommageables pour l'environnement peuvent s'avérer nécessaires. A la fois pour atteindre les objectifs définis mais aussi pour donner la possibilité aux services respectueux de l'environnement de survivre en l'absence de soutien économique. Ces subsides d'Etat doivent être vus comme la deuxième meilleure solution et ne doivent être octroyés que durant une période limitée.

*Ce prospectus est produit par T&E dans le cadre du projet «Freight: From Road to Rail».
Ce projet est soutenu par le Ministère du Transport suisse, le gérant de l'infrastructure ferroviaire suédois,
les gouvernements de la Catalogne et du Pays basque et de plusieurs ONGs suisses.
T&E est une organisation européenne chapeautant les organisations non-gouvernementales qui travaillent dans le domaine
du transport et l'environnement pour une approche plus environnementale du transport.*



Bd. de Waterloo 34 • B-1000 Brussels • Belgium
T: +32 2 502 99 09 • F: +32 2 502 99 08
E-mail: info@t-e.nu • Homepage: www.t-e.nu