



FRANCE NATURE
ENVIRONNEMENT

Tarifification des PL en France:

...une réalité atteignable ?

*8 avril 2005 - FNE/ Elsa COSLADO: A future system for distance based charging in France -
Vitoria Gasteiz*

Présentation de FNE

- Fédération nationale d'associations = ~ 3200 sur le territoire national - ~ 80 associations directement affiliées
- ~ 120 bénévoles directs - 20 salariés
- 1 objectif
 - ✓ Fédérer pour une meilleure prise en compte de la Nature & Environnement dans les politiques publiques
- 2 démarches
 - ✓ « Réactive » (lobbying politique);
 - ✓ « Proactive » (expertises associatives, projets de sensibilisation)
- 1 philosophie
 - ✓ Participation citoyenne
- Divers champs d'intervention
 - ✓ Eau, agriculture, transports...



Sommaire

- La situation de la tarification des infrastructures routières
- Les associations font des constats, analysent et proposent
- La position de l'État
- Dernières évolutions
- Les difficultés d'une mise en place d'une RPLP
- Et demain ?



La situation de la tarification des infrastructures routières en France

1/1

Un système de péage sur les autoroutes est déjà en place

- Des concessions pour payer la construction et l'exploitation des autoroutes
- Un montant faible pour les PL
 - ✓ 0,5 centimes à la tonne kilomètre en moyenne
- Une gratuité dans certaines régions

Les autres routes ne sont pas payantes

➤ **L'usage des infrastructures est insuffisamment payés par les PL**

Les associations font des constats

Part belle au PL

- En 2003, au niveau national, le transport de marchandises s'effectuait à 81% par camion, 12% par voie ferrée et 7% par voie d'eau

Les PL sont des transports flexibles et utiles

Les PL sont responsables d'impacts environnementaux et sociaux

- Pollution de l'air
- Accidentologie, Bruit, Paysages...

Les ressources naturelles sont limitées

Les associations analysent

OBJECTIFS:

limiter les impacts des transports de marchandises et favoriser les modes respectueux de l'environnement

- Diminution de la croissance du trafic de transports de marchandises par la route
- Diminution de ce trafic dans certaines zones

...Mais, concurrence déloyale

- les PL ne payent pas ou insuffisamment l'investissement des infrastructures, les coûts d'exploitations, ni les coûts sociaux et environnementaux

...peu envisageable d'atteindre les objectifs



Les associations proposent 1/2

Rationalisation le secteur des transports de marchandises

- Les outils économiques sont des leviers déterminant pour agir
- Application du principe pollueur payeur
- Amélioration de la réglementation et des contrôles

Le système de la RPLP Suisse connaît des résultats encourageants

- 3 % de poids lourds de moins que l'année précédente et presque 10 % de moins qu'en 2000.
- Le rail a enregistré une croissance du trafic marchandises à travers les Alpes supérieure à 10 % (en tonnes).
- Les transports routiers sont devenus plus efficaces. Le parc des véhicules s'est modernisé et pollue moins qu'il y a 4 ans, du fait notamment d'une charge moyenne des poids lourds qui est passée de 6.3 t en 2000 à 9.6 t en 2004.

Les associations proposent ^{2/2}

...Donc, les associations proposent la mise en place d'une tarification d'usage de la route pour les PL qui internalise les coûts externes

- Évaluation des coûts externes
- Définition de principes de fonctionnement

La position de l'Etat

1/2

Le rapport Boiteux «la route paye globalement son coût »

- Sur certains secteurs autoroutiers les transports payent largement leurs coûts internes et externes.
- Les PL polluent le plus sur les routes nationales ou en zones urbaines sans payer de droits.
- Il convient pour rendre homogène une RPLP de revoir toute la fiscalité des transports, axes sur les carburants, péages...
- Ne pas mettre en place un impôt supplémentaire
- Une survaleur d'utilisation sur les réseaux hors autoroutes.

La position de l'Etat ^{2/2}

□ Des insuffisances

- ✓ Si la route paye globalement son coût sur les autoroutes c'est parce que les voitures subventionnent les PL
- ✓ Les zones rurales non traitées
- ✓ Le réseau secondaire non intégré
- ✓ Des indicateurs limités (dépréciation immobilières, bruits, impacts sur la santé...)

Les dernières évolutions

- ❑ **Reprise en main depuis janvier du dossier internalisation des coûts externes par l'Etat**
 - ✓ Commissions des comptes de l'environnement et des transports travaillent ensemble
- ❑ **L'impulsion des Régions**
 - ✓ Alsace : réaction à la LKW Maut
 - ✓ Rhône Alpes, Iles de France : vœux
 - ✓ PACA, Pays de la Loire : projet de vœux
 - ✓ L'autoroute des Landes et le projet « Franco-navarraise » : recherche de solutions par un système de tarification spécifique PL
- **Une évolution tendancielle de l'opinion des élus et de l'administration.**



Difficultés de la mise en place d'une RPLP en France

Les concessions autoroutières

- ✓ Engagement de l'état dans des tarifications spécifiques

Les freins juridiques

- ✓ Législation et directives européennes (non discrimination, eurovignette)
- ✓ Législations nationales (constitution: égalité de traitement; code de la voirie, ...)

Les freins politiques

- ✓ Nécessité d'un vote au parlement

Et demain ?

Une vague de fond

- ✓ Adhésion des parties prenantes et de l'opinion public
- ✓ La RPLP Suisse ne s'est pas faite en un jour (un référendum d'initiative populaire, un vote au parlement, une ordonnance interministériel)

Construire une méthode concrète pour mettre en place la RPLP

- ✓ Solutionner les problèmes juridiques
- ✓ Affecter les ressources au service d'une politique durable des transports qui s'appuient sur plusieurs mesures (outils économiques, infrastructure, réglementation, contrôle, accompagnements) qui puisse être désirable par les transporteurs en jouant sur l'affectation des ressources

Les associations s'y emploient

- ✓ Plus d'infos: www.fne.asso.fr transports@fne.asso.fr