



## Vers une éco-redevance poids-lourds ?

### Comment, pourquoi ?

*Compte-rendu du séminaire sur la taxe kilométrique sur les poids lourds*

*Organisé par France Nature Environnement et TDIE*

*le 3 mai 2011 dans les locaux de la Caisse des Dépôts*



## L'introduction aux débats par Michel DUBROMEL<sup>(1)</sup> et Philippe DURON<sup>(2)</sup>

**Michel DUBROMEL souligne que la politique de transports connaît un nouvel élan et prend de plus en plus en compte les enjeux environnementaux. Depuis le Grenelle, des échéances ont été fixées pour 2020. La France avait déjà pris des engagements sur le Facteur 4 dont le secteur des transports est l'un des principaux contributeurs.**

France Nature Environnement s'est intéressée de longue date, compte tenu notamment des problèmes des vallées alpines, aux mesures incitatives en matière de transport routier de marchandises. La Suisse avait montré le chemin, mais, plutôt que de « plaquer » ce modèle, une étude a été réalisée dès 2005, en accord avec le Ministère, à partir de dialogues réguliers avec les partenaires économiques. Ce séminaire est donc un point d'étape.

**Philippe DURON** remercie les participants. FNE est au cœur de son métier en abordant les conséquences du transport sur l'environnement. Dès sa création en 2001 avec Jacques OUDIN, TDIE a intégré à ses objets les problématiques environnementales et d'acceptabilité sociale, notamment à la suite de la loi Voynet qui avait largement abordé ces questions.

Le moment est opportun pour tenir ce séminaire puisque, notamment :

- Les délais rendent difficilement réalisable l'expérimentation à grande échelle en Alsace, qui était prévue, que le Parlement avait souhaité, et dont les acteurs économiques demandent désormais l'annulation.
- Les acteurs économiques d'autres régions s'interrogent sur les conséquences économiques de la TKPL pour l'aménagement de leurs territoires, et sur la pertinence de la tarification différenciée dans certaines régions. La TKPL représentera de 3,5 à 6 % du chiffre d'affaires des entreprises, mais les coûts pourraient être majorés sur des tronçons comme Rennes-Caen.
- Enfin, l'opinion publique européenne évolue : une enquête commanditée par la direction générale des transports de la Commission montre qu'une majorité est favorable à la mise en place d'un système plus universel de taxation automobile, fondé sur l'utilisation de la voiture. La loi de finances dispose que le surcoût de la taxe kilométrique devra figurer sur la facture des chargeurs. Comment opérera-t-on et avec quels effets entre le chargeur et le transporteur ?

L'objectif premier de cette taxe est de favoriser le transfert modal, qui fonctionne assez bien sur le fluvial, mais plus difficilement avec le rail. Depuis 10 ans, la part du fret ferroviaire a baissé de moitié, alors qu'une part importante du transport de marchandises se fait sur des distances courtes, où la pertinence du rail est problématique.

Philippe DURON souligne le paradoxe entre les attentes des citoyens - la réduction des nuisances et de l'accidentologie et le développement du report modal - et le monde économique, sensible à l'importance majeure du secteur des transports - 41 Md€ de chiffre d'affaires en 2009 -.

Le sujet est donc difficile et mérite des arbitrages très fins. Il souhaite enfin excuser Louis NEGRE coprésident de TDIE, en mission sénatoriale au port de Hambourg.

(1) Responsable développement durable de FNE

(2) Député-maire de Caen- Coprésident délégué de TDIE

## L'état des lieux au-moment où paraît ce document

- Le Conseil d'Etat, saisi en cassation par l'Etat, a annulé le jugement du TA de Cergy-Pontoise, qui lui-même annulait la procédure de contrat de partenariat confiant la mise en œuvre de la taxe poids lourds (investissements et fonctionnement) à un consortium constitué autour d'Autostrade, de la SNCF, de Thalès, de Steria... La taxe poids lourds pourrait donc entrer en vigueur à l'automne 2013.

- La directive Eurovignette 3 permettant l'internalisation des coûts externes, qui était en débat au parlement européen, vient d'y être approuvée, après compromis avec les Etats membres, plus rapidement que prévu.

Après intégration dans leur droit interne, les pays de l'Union vont pouvoir moduler –sans y être contraints- les péages qu'ils imposent aux poids lourds en fonction de leur niveau de pollution et de nuisance sonore, donc en appliquant pour la première fois le principe du "pollueur-payeur". Les camions paieront aussi pour compenser le coût de la pollution et du bruit qu'ils engendrent.

Jusqu'à présent, ces taxes ne pouvaient être prélevées que pour couvrir les coûts de construction et d'entretien des routes. Les Etats qui le souhaitent pourront exempter les petits camions de moins de 12 tonnes.

La plupart des Etats situés à la périphérie de l'Union ne voulaient pas de ce principe. A l'inverse, les Etats qui accueillent un important trafic de transit y étaient favorables.

Selon les estimations du Parlement européen, la taxe acquittée par les camions, dans les Etats qui appliqueront la réforme, augmentera en moyenne de quatre centimes d'euros par véhicule et par kilomètre parcouru, soit +20 à +25% par rapport aux systèmes actuellement pratiqués. Les camions aux moteurs les plus propres et roulant aux heures creuses seront exemptés.

Les Etats qui utiliseront ce dispositif auront l'obligation d'investir 15% des sommes récoltées dans le transport ferroviaire et fluvial.

### Sommaire

*1<sup>er</sup> axe : la mise en œuvre de la TKPL en*

*2<sup>ème</sup> axe : la prise en compte des coûts*

*3<sup>ème</sup> axe : l'éco-redevance, outil d'une de la mobilité durable ?*

## Premier axe : La mise en œuvre de la TKPL en France

Olivier QUOY, adjoint au chef de la mission tarification routière, DGITM – (présentation power-point en annexe)



Les trois objectifs de la TKPL

- 1) **La réduction du trafic routier**, en relativisant les effets : les flux visés sont d'abord sur moyenne et courte distances, alors que les grands flux sur le réseau concédé sont assurés en partie par le ferroviaire. Cette réduction passe aussi par des discussions sur l'organisation de la demande de transport. La réduction du trafic routier implique une répercussion sur les chargeurs ou les donneurs d'ordres et sur les consommateurs finaux. C'est la question de l'impact prix : les transporteurs ne doivent pas supporter seuls le poids de cette taxe.
- 2) **La couverture des coûts d'usage du réseau routier** : les premiers rapports sur la couverture des coûts datent de la fin des années 1990 et plusieurs projets ont été établis. Le déficit de couverture impliquait une analyse des dispositifs de recouvrement équitable. Le principe utilisateur payeur ne doit pas être confondu avec celui de pollueur payeur.
- 3) **Le financement de la politique de développement des infrastructures de transport** décrit dans la loi du Grenelle, avec l'affectation de la ressource à l'AFITF.

• **Interopérabilité et TKPL** : dans l'UE, la directive Eurovignette et la directive Interopérabilité sont incontournables. Les péages s'étant multipliés en Europe, la Commission Européenne souhaite simplifier leur acquittement en respectant la séparation entre percepteurs de péage et prestataires-tiers, qui permet d'avoir un intermédiaire acquittant intégralement les péages ou taxes.

Cet opérateur privé-tiers a conduit à réfléchir à l'externalisation de la perception de la taxe : en France comme en Hollande, **l'outil n'est pas le péage**, au sens courant - on souhaite faire payer les poids lourds et non les véhicules légers - et *les recettes contribuent au financement d'infrastructures et non aux dépenses du réseau*. Les précédentes concessions ont conduit à retenir l'outil fiscal, sous la forme d'une taxe du régime douanier.

Le respect du contexte communautaire et de la contrainte fiscale française - la taxe kilométrique est considérée comme un péage au sens européen - nécessitait l'intervention de prestataires privés.

L'interopérabilité fait **la spécificité du projet français**, puisque les autres projets ne sont pas interopérables, notamment le projet allemand lancé avant le vote de la directive Interopérabilité.

• **Pourquoi un contrat de partenariat** : Après un avis du Conseil d'Etat, un dispositif a été mis au point comprenant le recours à un partenaire privé pour l'acquittement des péages, le financement de la conception et la réalisation du dispositif de collecte et de contrôle de la TKPL.

L'opérateur a été choisi dans le cadre d'un contrat de partenariat à l'issue d'un dialogue compétitif. La procédure lancée le 30 mars 2009 a permis de recevoir cinq candidatures. A l'issue d'une phase d'échanges sur les grands principes, une proposition initiale a été remise en janvier 2010 par les 4 acteurs restés dans le dialogue. Puis deux dialogues compétitifs ont permis une remise d'offre finale en septembre 2010, sur la base de laquelle les administrations ont retenu la meilleure proposition au sens économique et technique, celle d'Autostrade per l'Italia, devant le groupement de SANEF et France Télécom.

• **La notion d'usage réel** : Il s'agit de *faire payer l'usage réel* de la route en fonction des kilomètres parcourus. Les modalités techniques ont conduit à choisir la détection de franchissement de points de tarification, ce qui a conduit – comme la loi l'indique - à découper le réseau en sections qui sont des tronçons de route entre deux intersections avec les voiries publiques. 4.000 points de tarification ont été mis en place, la loi permettant également d'agréger quelques sections continues pour simplifier la procédure technique.

Un décret paru en 2010 distingue trois catégories de véhicules selon leur degré d'agressivité et les coûts engendrés : les petits camions entre 3,5 tonnes et 12 tonnes ; les poids lourds de deux essieux de plus de 12 tonnes et les poids lourds de trois essieux ; les véhicules plus longs de quatre essieux ou plus. Le montant moyen est de 0,12 € par kilomètre et par camion, réparti en trois catégories de 0,08 €, 0,10 € et 0,14 €. Cette moyenne est nettement inférieure au taux plafond calculé en fonction de la directive : 0,16 à 0,17 € du poids lourd au kilomètre.

• **Les choix technologiques** : Parmi les possibilités techniques envisageables, et autorisées par la directive Interopérabilité, la complexité de notre réseau et la volonté d'un contrôle efficace ont conduit à rendre obligatoire l'équipement embarqué à bord de tous les véhicules français, plutôt que se fonder sur du déclaratif comme le pratique l'Allemagne.

La technologie pouvait être basée sur les ondes courtes - comme sur le réseau autoroutier concédé – ou sur le système satellitaire, notamment utilisé en Allemagne. Les industriels qui ont participé à la procédure ont tous proposé des solutions satellitaires : géo-localisation des équipements - donc des véhicules - à partir des signaux satellites, des échanges avec un système central et des procédures de contrôle automatique qui reposent sur les technologies en ondes courtes. La technologie satellitaire implique des équipements embarqués relativement coûteux, sans aucune infrastructure au sol, ce qui répond aux attentes des collectivités et d'autres acteurs, comme FNE, qui ne souhaitent pas voir se multiplier les balises dans le paysage. Le financement et le développement de l'équipement embarqué sont prévus dans le cadre du contrat. Au-delà de la position, il sera capable de transmettre au conducteur des informations sur le compte pour les non-abonnés et pourra accueillir des services à valeur ajoutée dans le futur.

- **Les deux modalités de paiement** : les transporteurs pourront s'abonner à un service de télépéage mais, cette pratique étant commerciale et non obligatoire, des solutions de prépaiement sont prévues - comme les cartes de téléphone - où des équipements embarqués pourront être remis aux transporteurs qui devront créditer un compte. Lorsque le compte sera à zéro, le poids lourd sera en manquement.

- **Le contrôle du dispositif** : c'est une préoccupation majeure pour l'ensemble des services de l'État. La loi dispose que toute infraction expose le redevable à deux types de sanctions : le recouvrement de la taxe éludée et une amende du régime douanier dont relève cette taxe, d'un montant maximum fixé par la loi à 750 €. L'Etat assurera les contrôles à partir d'éléments automatiques conçus et mis en place par ses partenaires, mais gouvernés par lui, seul responsable de la stratégie de contrôle, et par la mobilisation en bord de route des agents des douanes, des contrôleurs des transports terrestres, de la police et de la gendarmerie.

- **L'information et l'assistance** : l'État, garant du bon fonctionnement du dispositif, a le devoir d'informer les redevables et de permettre l'équipement des véhicules : réseau de distribution adapté aux besoins des utilisateurs non abonnés ou occasionnels, via des plateformes internet et téléphoniques, simulateurs de taxes permettant de connaître, avant l'établissement d'un devis, le montant dû pour un itinéraire déterminé. Les délais d'accès aux informations de taxation seront optimisés ainsi que la transparence dans le suivi de la taxe.

- **La définition du réseau** : elle a suscité beaucoup de réactions et débats. La demande alsacienne est née des effets de report consécutifs à la mise en place du péage allemand sur les autoroutes. La loi prévoit la possibilité de soumettre à tarification le réseau de l'État ainsi que celui des collectivités locales dans trois cas de figure : en raison des effets attendus de la tarification de ce réseau, de la concurrence entre itinéraires gratuits et autoroutes concédées ou sur des axes soumis à la concurrence d'axes à péages à l'étranger (autoroutes allemandes induisant le report de trafic en Alsace).

- **Les premières propositions du gouvernement (été 2009)** : elles étaient inspirées du débat parlementaire fin 2008 centré sur les aspects économiques, avec l'exonération de certaines routes du réseau national, un abattement de moins 25 % et des mesures visant à tempérer l'impact économique de la taxe. En août 2009, le gouvernement a proposé près de 2.000 kilomètres de voiries locales, mais les collectivités, inquiètes des conséquences des reports de trafics, ont conduit à dépasser ce nombre. Il s'agissait de trouver un équilibre entre le milieu économique et local, qui doit « absorber » l'outil, et la mise en place de ressources et d'une dissuasion par rapport aux reports.

Une deuxième proposition à 5.000 kilomètres a été proposée aux assemblées délibérantes en mai et septembre 2010 et l'instruction par le Conseil d'État est en cours. Le réseau local soumis à tarification concernerait 68 collectivités locales, essentiellement des départements, ainsi que la ville de Paris pour le périphérique et la communauté urbaine de Strasbourg pour une voirie locale. Des ajustements économiques apparaissent également : l'exonération des itinéraires à faible trafic - moins de 800 poids lourds par jour - et des 1.500 kilomètres qui n'entrent pas dans le réseau de transport européen, qui est le champ principal d'application de la directive Eurovignette ; et une réduction du taux sur les itinéraires en régions Bretagne, Midi-Pyrénées et Aquitaine, jugés périphériques au sein de l'espace européen.

- **Les éléments financiers** : le premier élément est le loyer du contrat de partenariat, qui vise à couvrir les coûts de l'équipement embarqué et les moyens mis en place dans le réseau de distribution, le système informatique et le contrôle automatique et manuel. Ce loyer est ajusté en fonction d'éléments qui dépendent du volume de trafic, comme les traitements. Les paramètres dépendant du partenaire sont des objectifs de performance sur des critères jugés essentiels.

En termes quantitatifs, la recette est estimée à 1,2 Md€ bruts, avec un loyer de 280 M€ intégrant les taxes – la TVA est un sujet - soit près de 800 M€ de recettes nettes pour l'AFIFT et 160 M€ pour les collectivités locales. Le loyer transitera par l'AFIFT, premier destinataire, et les recettes perçues sur le réseau local seront rétrocédées aux collectivités, maîtresses de leur usage.

- **L'obligation de répercussion sur la facture** : on rejoint la logique de signal prix du Grenelle, qui vise à retrouver les effets de la taxe dans le prix des produits finaux sans sanctionner directement le transporteur. Ce principe se traduira par un décret, en discussion avec les professionnels, qui donne lieu à des évaluations et études pilotées en partie par le Comité national routier avec la participation d'entreprises, sur la pertinence des valeurs proposées et les principes de répercussion. La complexité du dispositif, qui devra s'intégrer dans la comptabilité des entreprises, devrait être évaluée.

## ⇒ Le commentaire par...



### **Michel BOUTANT, sénateur de Charente et président du Conseil Général :**

- **Les incertitudes :** Il rappelle que la décision du tribunal de Cergy-Pontoise du 14 janvier 2011 a reporté le projet à une date inconnue. L'arrivée de nouvelles recettes était attendue pour financer des projets proposant une alternative de transport de voyageurs ou de marchandises et par les collectivités territoriales, qui font face à des dépenses croissantes puisqu'une bonne part du réseau routier national a été transférée aux départements, sans les recettes correspondantes.
- **Les insuffisances :** La seule construction de la nouvelle ligne TGV Sud Europe Atlantique entre Tours et Bordeaux représente 7,2 Md€ : il faudrait 8 ans d'écotaxe poids lourds pour financer 220 kilomètres de voies nouvelles, alors qu'il y a de nombreux projets en Rhône-Alpes, Bretagne, dans le Sud-Ouest, le Limousin...
- **La part départementale de l'éco-taxe :** Michel BOUTANT souligne, en tant qu'élu territorial et président de Conseil Général, qu'une bonne partie du réseau routier national transférée aux départements supporte une part grandissante de poids lourds. La Charente se trouve à la croisée de deux axes européens - E603 et E606 – et les poids lourds préfèrent quitter l'autoroute entre Poitiers et Bordeaux pour emprunter la RN 10. L'asphyxie est encore plus grande depuis l'ouverture des frontières à l'Est, puisque la Route Centre Europe Atlantique, qui traverse la France de Mulhouse à Bordeaux, rattrape la N10 vers Angoulême.

On cherche à financer des modes de transport plutôt favorables à l'environnement, mais les usagers et les riverains attendent des travaux importants sur la voirie départementale ou l'ancienne voirie nationale. Les départements sont seuls à supporter les charges de ces entretiens ou aménagements. Une part de cette écotaxe doit effectivement et durablement revenir aux départements, même si on voit ce que cela représente par rapport à des projets beaucoup plus importants, si on veut aller plus loin sur la voie du Grenelle de l'environnement.

## ⇒ Le débat sans concession

### **Henri HAVARD, Inspecteur des finances, Direction générale des douanes et droits indirects –**

- **Rappel sur le rôle et la responsabilité de l'Etat :**

Dans un processus délégué, le prestataire demeure sous la responsabilité étroite de l'État, co-représenté par le Ministère en charge des Transports et les Ministères financiers.

Un double verrou, législatif et processuel, est prévu dans ce dispositif :

➤ **La garantie des sommes facturées :** le prestataire doit reverser à l'État les sommes qu'il a, non pas recouvrées, mais facturées. Dès lors que les franchises de points de tarification sont envisagés et que la taxe est liquidée, le prestataire en est redevable – sauf dans certaines conditions - et il n'a pas d'échappatoire pour reverser la totalité des sommes dues.

➤ **Le processus de commissionnement :** une difficulté était de confier à un entrepreneur privé la responsabilité de manipuler des fonds publics dans des conditions de sécurité équivalentes à celles que l'on attend d'un comptable public. La réponse de l'État fera l'objet d'un décret : la direction générale des douanes donnera un mandat de commissionnement au prestataire privé choisi par contrat pour exercer les responsabilités comme s'il s'agissait d'un comptable public, d'où un contrôle de l'État sur l'activité du prestataire.

Cette cascade paraît de nature à sécuriser la perception et à garantir son reversement à l'AFITF et aux collectivités locales. La possibilité que des sommes soient distraites du système comptable semble tenue voire nulle, mais cette sécurité de perception s'opérera sous la responsabilité du comptable public, qui en assurera la bonne fin et la bonne répartition.

**Stéphane LEVESQUE, économiste des transports, TLF**

- **l'éclairage opérationnel** : du point de vue des entreprises, et pas uniquement des camionneurs, le choix d'un équipement embarqué pose question dans la mesure où les redevables sont les propriétaires du véhicule. Le parc des poids lourds français en location comptant plus de 5.000 véhicules, des discussions sont en cours.

- **l'éclairage économique** : la marge du transport routier est d'au-moins 1 % et l'impact de la taxe est d'au-moins 3 à 6 %. La répercussion préoccupe les organisations professionnelles de longue date. Les discussions progressent, mais c'est un point vital pour le secteur.

En dehors du montant de la taxe, il faudra veiller à ce qui va alimenter le dispositif de répercussion, notamment l'équipement des véhicules. En Allemagne, quand on choisit l'équipement embarqué, on doit passer auprès d'un atelier agréé, mais ce type de dispositif ne semble pas envisagé au niveau français. Par ailleurs, lorsque l'on sera abonné, l'émetteur du badge d'abonnement ou le prestataire demandera une caution. C'est donc un coût de gestion non négligeable pour le transporteur auquel il faut ajouter un coût de suivi.

- **Quid en cas de dysfonctionnement ?**

Le gouvernement français, contrairement à d'autres gouvernements européens, a fait le choix d'une taxe douanière pour financer les infrastructures. En cas de dysfonctionnement éventuel de l'appareil, le camionneur devra paramétrer en fonction de la silhouette du véhicule, selon le type de remorque et le nombre d'essieux. Que fait-on si le salarié ne renseigne pas correctement ?

Concernant les zones d'activités, certains transporteurs ont des sites accédant directement à une route taxée et les véhicules qui sortiront pour des passations de transport comme pour aller à un contrôle technique ou des opérations de maintenance, franchiront un point de taxation.

**Marc ZUBER, Siemens –**

- **les enseignements de l'expérience** : le groupe Siemens a plus de 20 ans d'expérience du péage immatériel. Il a été partie prenante des premiers péages routiers de grande dimension en Allemagne et en Suisse et a assisté certaines villes, notamment scandinaves, pour mettre en place des péages urbains depuis plus de 20 ans. D'où trois enseignements :

- L'importance de la mesure et du contrôle. Le contrôle est très important et coûte cher dans un tel système. Le GPS offre des techniques pour mesurer, encore faut-il être sûr qu'il n'y a pas de fraude. Pour cela, il faut mettre en place des barrières de contrôle sur le réseau, qu'il s'agisse de dispositifs fixes ou mobiles.

- Les technologies sont matures et atteignent une rapidité de mise en œuvre et une grande robustesse. Dans le cas du système de péage routier en Slovaquie, les Slovaques se plaignaient légitimement que 80 % des poids lourds traversent leur territoire sans rien payer et ils ont fait un appel d'offres qui a duré *moins d'un an* entre le moment où ils ont signé avec le groupement des industriels en charge de mettre en place le péage routier et le premier euro collecté. Cela montre la maturité de cette technologie que l'on peut mettre en place très rapidement.

- Le morcellement en Europe pose plusieurs problèmes : l'interopérabilité entre les pays qui ont des systèmes anciens et ceux qui ont des systèmes plus récents ; le péage urbain apparu avec le Grenelle en France ; les zones prioritaires pour l'air (ZAPA), où l'environnement est protégé et l'accès interdit à certains types de véhicules ; les territoires se chevauchent - un péage urbain est en place au cœur de Londres et il faut avoir un véhicule propre pour accéder au Grand Londres – et on a différents niveaux de contrôle dans un périmètre où les taxes peuvent se superposer.

**Jean-Louis GUERIN, directeur du développement économique et territorial, Chambre régionale de commerce du Nord-Pas-de-Calais –**

- **les inquiétudes territoriales** : la région compte deux grands types de flux routiers : un flux de marchandises nord-sud depuis les ports belges et néerlandais vers Paris, qui ne sera pas concerné par l'écotaxe, et un flux est-ouest – depuis Dunkerque, Calais et Boulogne, ensuite dispatchées vers Lille et l'Allemagne – pour lequel un itinéraire de délestage sans péage existe de l'autre côté de la frontière belge, la dorsale wallonne, parallèle à la frontière.

- Actuellement, les trafics sont répartis des deux côtés de la frontière. Si la mise en place de cette taxe est décalée en France et en Belgique, on s'attend, selon la DREAL, à un report de trafic important des ports français vers le réseau belge, ce qui risque aussi d'entraîner un report du trafic transmanche vers les ports belges. Le surcoût étant de 26 € pour transporter en camion une marchandise de Dunkerque à Lille, Valenciennes puis revenir à Dunkerque, certains transporteurs décideront d'amener leurs marchandises à Zeebrugge.

- Or, la valeur ajoutée est dans la logistique et la transformation du produit, plutôt que dans le transport. Depuis plusieurs années, la législation et la fiscalité se durcissent, alors que les Belges ont un système très pragmatique de soutien financier. Des plateformes multimodales se créent ainsi en Belgique et se ferment en France.

- L'écotaxe n'est pas d'un montant suffisant pour changer profondément la donne, mais elle va nuire à la compétitivité du Nord-Pas-de-Calais par rapport aux sites belges. Le canal Seine-Nord-Europe risque d'être un tuyau de transit entre Paris et la Belgique, où se situeront toutes les plateformes en raison des surcoûts additionnels sur le réseau français. Des progrès auraient

été souhaitables dans la coordination européenne de cette taxe, qui aura de forts impacts négatifs en termes d'aménagement du territoire et d'emplois dans la logistique.

**Gérard ALLARD, FNE –**

• **une déception environnementale relative** : les impacts environnementaux de cette taxe, sur lesquels FNE travaille depuis sept à huit ans, ne représentent qu'une partie de ce qui était espéré, notamment parce que les externalités ne sont pas prises en compte.

Concernant le réseau, la loi Grenelle 1 a prévu un réseau national non concédé avec des exceptions, qui d'ailleurs auraient pu être abaissées notamment dans les zones montagneuses. Un effort a été fait concernant les routes départementales gérées par les conseils généraux ou d'autres collectivités - on est passé de 2 000 à 5 000 kilomètres - mais certains conseils généraux ont joué le jeu et d'autres n'ont rien prévu. En Vendée ou en Maine-et-Loire, il n'y a pas d'itinéraire alternatif.

• **Satisfecit sur la solution technologique** : elle est un point positif, en dehors même de l'aspect paysage, dans la mesure où il est plus facile d'évoluer si on s'aperçoit qu'on a des voies de report.

**Michel DUBROMEL : La compatibilité européenne est-elle un sujet franco-français ?**

**Olivier QUOY** précise que cette question est très avancée en Hollande et en Belgique, même si la mise en place des projets a toujours une histoire compliquée, mais qu'on est loin de la synchronisation complète. Le travail est régulier avec les autres pays et les aspects techniques sont très bien cadrés. L'objectif est bien que tout cela fonctionne ensemble un jour.

Dans les calendriers de mise en place, les effets de frontières ou de bords sont certainement les points les plus difficiles. Pour le Nord-Pas-de-Calais, des échanges avec les voisins belges ont lieu depuis longtemps et vont se poursuivre pour que les mises en place se passent dans les meilleures conditions, même si cela ne dépend pas uniquement des Français.

**Henri HAVARD** précise que les transporteurs belges sont redevables de l'écotaxe. Cela ne neutralise pas la problématique entre le Nord-Pas-de-Calais et les zones frontalières, mais c'est un élément de neutralisation compétitive.

**Jean-Louis GUERIN** rappelle que le taux de chômage de la région est supérieur de 3 points à la moyenne nationale et que la logistique a créé 15.000 emplois de 1993 à 2008. « *On se tire une balle dans le pied* » dans une région qui compte trois ports de taille internationale et où on va construire le premier grand canal fluvial. Les Belges attendront quatre ou cinq ans pour prendre ce chemin. Si ces régions ont bénéficié d'exemptions, il est peu satisfaisant que les services de l'État s'accommodent des effets négatifs démontrés par leurs propres études.

**Gérard VOISIN, député de Saône-et-Loire**, exprime son intérêt pour l'éco-redevance, sur laquelle il a réalisé un rapport pour la commission des affaires européennes de l'Assemblée Nationale. Mais des questions restent en suspens :

➤ Pourquoi met-on si longtemps à mettre en œuvre la TKPL ? Le représentant de Siemens a souligné la rapidité de mise en place en Slovaquie.

➤ La question du rendement financier : Toll Collect en Allemagne rapporte une recette de 4 Md€ nets, bien supérieure aux 820 M€ en France.

➤ La question de l'affectation : ce qui est pris aux poids lourds doit revenir en bonne partie aux poids lourds : la première des écologies est de sauver des vies humaines et c'est pour la sécurité de leurs chauffeurs et de leurs matériels que les transporteurs routiers ont reconsidéré cette écotaxe.

Le débat est ouvert en Saône-et-Loire sur la possibilité d'utiliser l'écotaxe pour financer notamment une partie de la RCEA, sans choisir la concession, parfois difficile à mettre en place. La gratuité est réclamée par les populations et par la démocratie, et le débat de la commission des débats publics a été exemplaire. La RCEA pourrait être concédée en matière autoroutière ou pourrait devenir une départementale, si les présidents de conseils généraux et de conseils régionaux, les parlementaires et la population s'intéressent à autre chose que la stricte concession.

**Jean-Pierre GIROD, conseiller régional d'Île de France, Europe Ecologie Les Verts : Où en est-on des 7 Md€ sur la LGV SEA qui semblent disproportionnés par rapport aux 180 M€ espérés par les départements sur l'écotaxe ?**

**Michel BOUTANT** précise que la clé de répartition était fixée avant l'attribution de la concession à Vinci : 50 % sont pris en charge par l'État et RFF, 1/4 par le concessionnaire et 1/4 par les collectivités. Une présidente de région n'accepte plus de payer, alors que sa région s'était prononcée pour le financement. Cela se réglera si une compensation est trouvée, mais c'est une première.

**Jean-Pierre LOMBARD, enseignant et historien des transports et membre du conseil scientifique de TDIE**, rappelle que l'entretien des infrastructures routières a été assuré par les corvées jusqu'à la Révolution puis par les droits d'octroi : la redevance poids lourds serait ainsi un droit d'octroi national remplaçant les droits locaux.

**Nathalie LÉBOUCHER, Kapsch France<sup>1</sup>**, sur la maturité technique du système : l'expérience acquise depuis le début des années 1980 conduit à souligner que ces systèmes très complexes font communiquer des équipements embarqués sophistiqués et des systèmes avec des logiciels complexes qui doivent assurer la sécurité du prélèvement des taxes.

L'intervention des émetteurs de badges poids lourds doit être prise en compte. Ils assurent en France les recettes de péages collectées sur les autoroutes, ce qui explique la différence avec les autoroutes allemandes. En ajoutant ce qui est perçu sur les autoroutes françaises pour les poids lourds, on atteindrait largement 4 Md€.

Ces émetteurs voudront choisir leurs équipements embarqués pour offrir des services à valeur ajoutée et se différencier de leurs concurrents. Or l'État a retenu un prestataire qui propose un équipement embarqué correspondant à une norme italienne. En tant que fabricant, Kapsch souhaite fournir le projet et assurer une fiabilité au système, qui est toujours soumis à certains ajustements initiaux.

### ***Comment l'État français assurera-t-il une accessibilité au module italien, qui est une technologie propriétaire, pour les autres fabricants ?***

**Olivier QUOY** précise que KAPSCH a participé aux travaux préalables et connaît donc la réponse à cette question. Le décret relatif à l'homologation a été mis en ligne il y a quelques jours. Le dispositif s'inscrit dans une volonté d'interopérabilité permettant aux différents acteurs d'entrer dans le dispositif et les prescriptions techniques nécessaires à l'intégration des matériels seront progressivement définies. Néanmoins, il est trop tôt pour livrer les éléments techniques.

**Emmanuel MANCER, CAPRICOM**, précise que le module ne sera pas italien puisqu'il s'agit par définition d'un contrat français avec des spécifications françaises.

### ***Georges THEURIAUX, services techniques du Conseil Général de l'Ain - Sur la carte des routes départementales : comment la liste des routes susceptibles de bénéficier de l'écotaxe peut-elle évoluer, en fonction des reports de trafic sur les routes ? »***

Certaines propositions de départements n'ont pas été retenues, faute de critères assez précis, mais les interdictions de trafic de poids ont des conséquences négatives sur l'économie locale.

**Olivier QUOY** rappelle que le gouvernement s'est engagé vis-à-vis des collectivités à modifier le décret après la mise en service de la taxe. Cette clause semble pouvoir – c'est en discussion au Conseil d'État - être intégrée dans le décret lui-même. Une méthodologie d'observation et de suivi des trafics sera donc mise en place et le SETRA a été mandaté pour cela. Le rapport définitif est prêt : le projet de décret et cette méthodologie seront adressés aux collectivités avant l'été pour préparer une première mise à jour de ces itinéraires, au moins un an après la mise en service.

## **DEUXIÈME AXE : LA PRISE EN COMPTE DES COÛTS EXTERNES**

**Michel DUBROMEL** précise que Olivier QUOY, qui traite le dossier français en relation avec la partie européenne, puis Gérard ALLARD qui suit l'activité sur la directive Eurovignette et les coûts externes, feront un point d'actualité et que Jean-Luc GUYOT évoquera, à propos de la Transalpine, les points d'inquiétude sur les coûts externes et les longues distances.

**Olivier QUOY -**

- **l'importance du contexte européen** : la directive Eurovignette en est à la version 2 et les réflexions sur l'Eurovignette version 3 sont en phase terminale après des années de discussion et de gestation. Entre les versions 1 et 2, quasiment sept ans, de 1999 à 2006, se sont écoulés. Il n'est pas étonnant qu'il ait fallu cinq ou six entre la version 2 et 3, malgré des temps d'arrêt forts, certaines présidences ayant gelé le projet.

- **Eurovignette et péages** : Eurovignette a pour finalité initiale de maîtriser les niveaux de péage, pour assurer la libre circulation des biens à travers l'Europe. Conformément au traité de Rome, le péage est exceptionnel. Les discussions qui préfigurent Eurovignette 3 ont montré un changement progressif de paradigme, le péage devenant un outil pour financer les infrastructures, pour réguler...

Pour certains acteurs, Eurovignette serait une incitation à mettre des péages. Ce changement de paradigme n'existe pas dans les textes et la version 3 restera un encadrement, mais il s'agit également d'intégrer la valorisation et donc la monétarisation d'effets externes justifiant des augmentations de péages.

- **Eurovignette et TKPL** : Du point de vue de la tarification induite par Eurovignette 3, on a veillé aux éléments susceptibles de modifier le projet de taxe poids lourds : il n'y a pas de difficulté majeure puisque les paramètres restent ceux de la taxe kilométrique : le bruit et la pollution restent plutôt gouvernés par la localisation géographique et le type d'infrastructure, ce qui peut conduire à des ajustements du barème, mais n'ajoute pas de paramètres particuliers.

<sup>1</sup> Société spécialisée dans le péage électronique, qui a notamment réalisé des projets en Autriche et en République Tchèque et termine un projet similaire en Pologne.

- **Eurovignette et péages autoroutiers** : autant le dispositif actuel devrait être capable d'accepter les évolutions futures, autant les coûts externes devront être intégrés dans les péages autoroutiers classiques, en distinguant l'augmentation des péages de la question de qui perçoit la recette. Après l'avènement d'Eurovignette 3, ce sera un des sujets de préoccupation.

#### Gérard ALLARD, FNE -

- **un nouveau principe essentiel** : Ce texte est très important pour FNE ; Eurovignette 1 et 2 appliquent le principe utilisateur/payeur - on fait payer les infrastructures - tandis que la version 3 permettra aux États d'appliquer le principe pollueur/payeur en prenant en compte la pollution et le bruit.

- **un goût d'inachevé ?** La congestion s'est perdue en cours de route et il n'a jamais été question de discuter des impacts du transport sur la biodiversité, les paysages et sur les gaz à effet de serre, qui provoque, comme la taxe carbone, beaucoup de discussions : comment percevoir les impacts des gaz à effet de serre ? Le fait-on par l'apport sur les assises, par l'intermédiaire des péages ou par d'autres moyens ? La révision de la directive Eurovignette est donc un début et on attend la version 4 dans 6 à 7 ans...

- **La balle est dans le camp de la France** : il serait souhaitable que la transposition en France permette relativement vite un début d'incorporation des coûts externes : la pollution, pour un camion aux normes Euro 4, représente environ 0,03 ou 0,04 € par véhicule au kilomètre et le bruit entre 0,01 et 0,50 €, à comparer avec le montant moyen de la TKPL, 0,12 € pour l'usage des infrastructures et 0,20 € pour les autoroutes.

FNE estime néanmoins qu'une belle occasion de transposer la directive Eurovignette 2 a été manquée : la loi Grenelle 2 prévoyait initialement des possibilités de prise en compte d'externalités données par la directive Eurovignette : la surtaxe dans les zones montagneuses de 15 ou 25 % et les droits régulateurs qui permettent de percevoir une surtaxe pour le paiement d'infrastructures dans les zones urbaines qui ont une fragilité environnementale.

La France a beaucoup appuyé la révision de la directive au niveau européen, à travers les différents ministres des transports, comme pratiquement tous les parlementaires européens, mais la transposer en France est beaucoup plus difficile. Les lois de finances permettraient d'incorporer dès à présent certaines externalités.

#### Jean-Luc GUYOT, délégué général du Comité Transalpine Lyon-Turin –

- **Une étude récente (2009) et riche d'enseignements** : réalisée par le Comité sur les coûts externes le long du grand corridor européen n°5, elle y précise la valorisation des huit catégories de coûts. Le livre blanc de l'Europe complète cette réflexion en rappelant les objectifs de décarbonation qui justifient notamment le report modal. Il aborde les trajets au-dessus de 300 kilomètres qui représentent en Rhône-Alpes 17 % des tonnes transportées mais 65 % des tonnes-kilomètre. Le travail effectué sur les Alpes a montré qu'un camion qui parcourt 1 000 kilomètres a un impact 10 ou 20 fois plus important que s'il en parcourt 50.

- **Eurovignette 2, des avancées ?** Elle est la première directive qui prend en compte les coûts externes pour des zones présentant des exceptions et prévoit une affectation directe à un mode de transport alternatif. Néanmoins le surpéage de 25 % dans le corridor ferroviaire n° 5, où les trajets routiers représentent de très grandes distances - 1 000 km ou 1 500 km – produit un surcoût d'1 à 2 %. LTF ne prévoit donc pas de report modal. On estime qu'une barrière tarifaire ajoutée à une barrière physique ne provoque pas en soi le report modal. La redevance au kilomètre est un droit d'usage proportionnel au kilomètre et la mise en application de l'Eurovignette 2 offre finalement des possibilités peu satisfaisantes, car le transport local, qui n'a pas d'alternative, reste le plus pénalisé.

La directive évoque les droits régulateurs de façon sibylline, or il faut avoir le courage de les étudier. Le Comité a étudié ce qui peut se faire sur l'autoroute A8 pour les trajets longue distance qui traversent la France et le calcul des coûts externes a donné des chiffres relativement importants.

- **d'Eurovignette 2 à 3...** : L'Eurovignette 3 serait donc un vrai premier pas ; elle maintient le calcul des coûts externes du *Handbook 2008*, dont il faut tenir compte pour les bilans socio-économiques de transports ou les décisions de nouvelles infrastructures. Pour le contournement ferroviaire de Lyon, RFF a appliqué pour la première fois, suivant les normes réglementaires françaises, ces coûts externes du *Handbook* dans ses tests de sensibilité. Dans le débat public, il faut regarder ce paragraphe qui n'est pas obligatoire : les coûts externes sont plus de 2 fois supérieurs à ceux du texte réglementaire français actuel. L'Europe n'autorise que 2 paramètres sur 8, mais les 6 autres n'ont pas disparu pour autant.

Pour une lisibilité de l'éco-redevance, il faut rappeler que l'Eurovignette 3 s'appliquera à tous les modes de transport, y compris le ferroviaire, et que les coûts externes du bruit sont reconnus dans le *Handbook*. Cela pourrait obliger le ferroviaire à des progrès technologiques dans ce domaine.

## TROISIÈME AXE : L'ÉCO-REDEVANCE, OUTIL D'UNE POLITIQUE DES TRANSPORTS DURABLES

Olivier DELEU, délégué général de TDIE, ouvre cette seconde table ronde autour des questions identifiées par TDIE et FNE sur la mise en œuvre de l'éco-redevance.

### *L'éco-redevance est-elle un outil au service d'une politique des transports durables ?*

Olivier DELEU donne la parole à Ueli BALMER, de l'Office fédéral des transports suisses, en rappelant qu'1,26 million de poids lourds a traversé les Alpes suisses en 2010 - 77 000 de plus qu'en 2009 - ce qui va plutôt à l'encontre des objectifs fixés par la votation et alors que l'objectif de long terme est de 650 000 courses par an pour 2018 - 2019. Le Conseil Fédéral devrait faire des propositions à l'automne 2011 pour aller plus loin dans le dispositif de la RPLP, en tenant compte du fait que les objectifs fixés initialement n'ont pas encore été atteints.

#### **Ueli BALMER, représentant de l'Office fédéral des transports suisses -**

- **La genèse de la RPLP** : l'origine des efforts pour la taxe poids lourds est l'augmentation du trafic de transit à la suite de l'ouverture en 1980 du tunnel routier du Saint-Gothard. En 2000, 4 000 à 5 000 camions traversaient les Alpes. La topographie particulière génère du bruit en écho sur les rochers et de la pollution qui ne peut pas s'échapper.

- **les principes de la RPLP<sup>2</sup>** : Un système a été mis en place pour diminuer ces problèmes et pour moderniser le système de transport ferroviaire à partir de trois piliers : le tunnel ferroviaire du Saint-Gothard sous le massif du Lötschberg qui sera achevé en 2016, la RPLP qui inclut les coûts externes de toutes les villes concernées et la réforme des chemins de fer, qui augmente la compétitivité pour développer le transfert modal.

La RPLP s'applique aux véhicules de plus de 3,5 tonnes circulant sur toutes les routes, pour éviter les trajets de détour. On paye par kilomètre en fonction du poids admissible et des émissions : les poids lourds « Euro 1 et 2 » payent 15 % de plus que la moyenne, « Euro 3 », et « Euro 4, 5 et 6 » payent 15 % de moins. Les tarifs sont beaucoup plus élevés que ce que permet la directive de l'Union Européenne parce qu'on inclut les coûts externes.

- **la mise en œuvre** : L'instauration se fait par étapes depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2001 au taux d'0,012 € et en augmentant la limite de poids à partir de 28 tonnes. Le compromis avec l'Union Européenne impliquait qu'on augmente cette limite, de façon à permettre aux 40 tonnes de traverser les Alpes. Le 1<sup>er</sup> janvier 2005, le tarif a augmenté à 0,018 € et le 1<sup>er</sup> janvier 2008 au niveau admis par l'Union Européenne de 0,02 €.

- **les effets de la RPLP** : avant l'introduction de la taxe, le nombre de véhicules kilomètres augmentait de 5 à 7 % par an, puis ce chiffre a diminué jusqu'à 16 % dans les premières années pour le trafic transalpin. Néanmoins, si l'on ne prend pas de mesures additionnelles, la tendance originelle revient : de 2009 à 2010, les trajets à travers les Alpes ont augmenté et l'augmentation se poursuit. Il faut donc trouver d'autres outils et on espère un effet de la directive européenne, puisque le transfert modal est beaucoup plus intéressant si le transporteur est obligé de payer pour tout trajet qu'il soit ou non en Suisse, que s'il ne doit payer que sur 300 kms pour un trajet de 1.500 kms.

La pollution a été fortement réduite en raison de la différenciation des tarifs selon les émissions.

Concernant l'impact sur le report modal en faveur du rail, le succès a été de maintenir le niveau de 40% pour le fer, ce qui a été le cas. En effet, la RPLP est une charge additionnelle pour les camionneurs, mais l'augmentation de la limite de poids à 40 tonnes leur a donné un gain de productivité plus ou moins équivalent. Par ailleurs, le prix n'est qu'un élément parmi d'autres. La fiabilité est importante : si le transporteur n'est pas convaincu que sa marchandise va arriver dans un certain délai, il a la tentation de prendre la route. Il faut donc avoir des procédures simples et moderniser l'infrastructure. L'expérience de la RPLP suisse est une incitation à suivre ce chemin.

***Olivier DELEU : Un représentant de la FNTR disait au Sénat que l'éco-redevance n'a aucun impact sur le report modal parce que la distance moyenne parcourue par un PL est de l'ordre de 45 kilomètres. L'éco-redevance est-elle un outil de report modal ou comment avoir des reports modaux au moins sur les trafics de longue distance et sur les grands axes ?***

#### **Fabrice ACCARY, délégué général adjoint de la FNTR –**

Oui, et ce chiffre est directement issu des rapports réalisés pour préparer l'arrivée de la taxe poids lourds : le trajet moyen sur le futur réseau taxé était estimé à 45 kilomètres. La taxe poids lourds touchera donc le trafic régional ou interrégional, plus précisément des entreprises françaises qui travaillent pour l'industrie française.

<sup>2</sup> Redevance sur le trafic des Poids Lourds liée aux Prestations, qui est une redevance fédérale perçue en fonction du poids total du véhicule, de sa catégorie d'émission et des kilomètres parcourus en Suisse et dans la principauté de Liechtenstein. Elle doit être payée pour tous les véhicules à moteur et remorques qui :

- . présentent un poids total de plus de 3 500 kilogrammes
- . sont utilisés pour le transport de marchandises
- . sont immatriculés en Suisses ou à l'étranger et empruntent le réseau routier public en Suisse.

Par ailleurs, la taxe poids lourds représente 820 M€ de recettes pour l'État mais coûtera au secteur - par le report vers les autoroutes – environ 1,7 Md€, auxquels il faut ajouter les 2,5 Md€ que le transport routier de marchandises paye aux autoroutes concédées, soit largement au-dessus de 4,2 Md€, et le même ordre de grandeur que l'Allemagne avec un trafic poids lourds nettement inférieur.

Le transport routier de marchandises est durable depuis longtemps, sur différents volets :

- le social : les transporteurs et conducteurs Français sont soumis à un régime de formation instauré de longue date par la profession dans ses propres écoles. Un chauffeur routier doit repasser en formation tous les 5 ans et les programmes incluent la conduite rationnelle et économique, qui permet de réduire la consommation de carburant et les émissions de CO2.
- les émissions polluantes : la profession s'est prise en main en travaillant sur les normes Euro des véhicules et a réduit les émissions polluantes de plus de 90 %. La prochaine norme Euro devrait réduire à « peau de chagrin » les normes Nox, du fait surtout de la rapidité de renouvellement des véhicules.

Les modulations des normes Euro des péages semblent par ailleurs absurdes, si on veut vraiment travailler pour l'environnement ; un camion de 40 tonnes est conçu pour parcourir 1 million de kilomètres ; inciter à avoir des véhicules plus propres conduit à les revendre plus rapidement sur des marchés secondaires et à accroître le parc mondial de véhicules.

- en outre, le métier du transport routier de marchandises n'est pas de faire rouler des camions, mais d'utiliser les différents moyens de transport pour mettre à disposition des marchandises. C'est pourquoi le secteur s'est investi dès le début dans le transport combiné rail-route, les « autoroutes de la mer »... Le Grenelle de l'environnement avait pour objectif de réduire de 20 % les émissions de CO2 du transport et la profession avait proposé un plan global en plusieurs points, allant jusqu'à envisager d'étudier une limitation de vitesses plus stricte des véhicules.

Cette taxe poids lourds a été retenue alors qu'on sait déjà qu'elle ne résoudra absolument pas la question des émissions de CO2. Les économistes disent qu'avant 2050, 80 % de la population en Europe vivra en ville. Ces gens voudront manger, s'habiller, acheter des meubles... Pour les approvisionner, vaut-il mieux livrer les marchandises ou qu'ils utilisent leur véhicule personnel pour se déplacer hors des villes ? Ni la taxe poids lourds ni le péage urbain ne permettent d'y répondre. La problématique principale des villes est la congestion et les camions n'en sont pas à l'origine.

Le report modal se fait en faveur de la route, mais on reste dans l'approche démagogique de taxer les camions pour le favoriser. Or, les autres modes sont massifiés et répondent à un besoin de marché : aucun train n'a enlevé de passagers sur la route ; cela crée une mobilité nouvelle qu'il faut assurer par des camions supplémentaires.

***Olivier DELEU : Au-delà de 400 à 500 kilomètres, tout le monde est conscient que le report modal est pertinent. Cette Eco-redevance 3, qui fera l'objet d'un vote au Parlement européen en juin, sera-t-elle le bon outil pour faire du report modal dans les prochaines années ? Les effets positifs obtenus en Suisse, en particulier sur les normes Euro et les véhicules roulant sur les routes suisses, auraient-ils existé sans la RPLP ? Dans le même temps, il s'est produit des évolutions en France sans la RPLP. Que souhaitent les acteurs de terrain ?***

⇒ **le débat sans concession**



**Anne LASSMAN-TRAPPIER, FNE –**

L'éco-redevance n'est pas la solution qui va tout changer, mais marque une première étape juste - l'utilisateur payeur et le pollueur payeur - et indispensable pour rétablir une concurrence plus saine entre les modes de transport. Pour l'instant, un avantage considérable est donné à la route qui ne paye pas tous ses coûts externes.

Les résultats en Suisse sont positifs sur la rationalisation du transport routier grâce à la TPL et il faut rappeler toutes les nuisances pour les citoyens et l'environnement :

- le bruit engendré par les transports est la nuisance la plus insupportable, surtout la nuit, par exemple en vallée de Chamonix au bord de la Route blanche ;

➤ la pollution de l'air ne fait que s'aggraver alors que les camions seraient devenus propres. La France est dans l'illégalité pour les PM10 - et sera très prochainement en contentieux avec l'Europe - comme pour les dioxydes d'azote DNOx autour des axes routiers français. 6 % des décès annuels en France sont dus à la mauvaise qualité de l'air.

➤ les nuisances et les coûts induits sur les changements climatiques : les transports sont le premier secteur responsable des émissions de CO2 (33 % des émissions françaises) et le réchauffement et le dérèglement climatiques sont désormais constatés scientifiquement.

**Fabrice ACCARY, FNTR**, souligne qu'il s'agit des voitures et que les camions représentent ¼ seulement des émissions.

**Anne LASSMAN-TRAPPIER, FNE**, poursuit son développement :

➤ ... les nuisances comme l'insécurité routière, les accidents, les effets de coupure pour les personnes et la biodiversité, la baisse des prix de l'immobilier près d'une grande route...

➤ le coût économique supporté par la société : des dépenses de santé très élevées en raison de cette pollution de l'air, du bruit et des accidents ; des effets sur l'économie touristique ; des zones très impactées par les transports ; un impact sur le tourisme hivernal du réchauffement climatique et du manque d'enneigement ; une économie fragilisée par l'augmentation du prix du pétrole dont elle continue à dépendre pour tous les transports.

➤ le coût sur l'emploi : les transports sont avant tout des délocalisations pour aller chercher une main-d'œuvre moins chère plus loin. Si leur prix était plus raisonnable, on aurait beaucoup moins de délocalisation et plus d'emplois en France.

⇨ Va-t-on continuer à favoriser le secteur routier et à délaisser le ferroviaire qui est en chute libre, alors qu'il augmente en moyenne de 15 % dans le reste de l'Europe ? Cette situation est due au manque de volonté politique. Dès qu'on arrêtera de favoriser autant la route, on pourra mener une vraie politique des transports, respectueuse de l'homme et de l'environnement, permettant la diminution de la dépendance au pétrole, qui est un enjeu économique majeur. Il faut d'autres solutions que le tout pétrole et le tout routier.

**Yanick PATERNOTTE, député du Val d'Oise** – Evitons les solutions toutes faites. La logistique est indispensable à l'économie, et l'acheminement est la combinaison et la juxtaposition de différents modes. On peut donc agir sur différents leviers.

L'éco-redevance, certes nécessaire, ne sera pas suffisante, car le problème de nos sociétés est la concentration en milieu urbain. L'Union Européenne travaille plutôt sur les services que sur l'industrie depuis la fin des années 1980, compte tenu de la désindustrialisation. Or, sans volonté politique de ré-internaliser la production, on est de fait condamné à faire appel à la logistique.

Enfin, l'état du réseau ferré n'est pas parfait en Europe et il est surtout imparfait en France. 97 % des réseaux fret en Allemagne sont électrifiés.

En France, aller vers du report modal ne produit pas forcément du développement durable : il faut avoir une stratégie globale, parler de tout et mettre sur la table les coûts économiques et environnementaux, liés au carbone en fonction de l'énergie que l'on utilise, y compris dans le ferroviaire. On est passé du charbon à l'électricité, mais il y a encore de l'électricité carbonée en Europe.

L'avantage compétitif sur la longue distance suppose des corridors de fret européen et une volonté politique, ce qui est loin du compte au vu des préconisations de directives. Il faudrait s'interroger sur la logistique de proximité en zone urbaine.

Les trois quarts des camions font moins de 100 kilomètres et assez souvent moins de 50 kilomètres. Quelle est l'alternative aux petites dessertes ? Il est consternant de constater l'absence générale de volonté. Les collectivités vont vers un redéveloppement des modes doux - tramways, métro, bus ou trolleys – en oubliant le déplacement des marchandises et la logistique urbaine. Tous les investissements publics et privés sont orientés vers le déplacement des personnes.

Dans les débats sur le Grand Paris, j'ai été le seul à poser la question du fret : on connecte les trois aéroports, la Défense, les centres de décision et de logistique, sans aucune desserte fine en zone urbaine. Le développement des lignes de tramway en petite et grande couronne n'est pas du tout orienté vers les déplacements de marchandises.

À Zürich, un cargo fret existe - c'est un tramway qui fonctionne avec une mixité d'usages - et Dresde, en Allemagne, a également cette vision ; dans certains pays, on a des mixités d'usage des infrastructures, en fonction des trajets ou du moment de la journée. On peut l'utiliser pour les passagers pendant la journée et pour le fret la nuit.

Localise-t-on les établissements stratégiques avec ou sans logistique. Dans ma circonscription, juste au sud de la plateforme aéroportuaire, La Poste a installé le plus grand centre de tri de France et d'Europe, assez automatisé, hors de tout point de transport en commun et de site propre. Il utilise donc uniquement le camion pour sa logistique. Le tracé du métro automatique ne prévoit pas de le connecter ou de faire de la messagerie intelligente. C'est invraisemblable !

Dans Paris intra-muros, le réseau de pneumatiques, qui faisait la logistique du courrier et de la petite messagerie il y a un siècle, est utilisé pour faire passer la fibre optique, mais on n'a pas tiré les conséquences du métro et des nouveaux transports en commun. Une prise de conscience commence à émerger malgré la facilité des anciens modes de fonctionnement, du tout routier. Il faut une révolution intellectuelle pour faire bouger les lignes.

L'éco-redevance est donc nécessaire à condition d'être orientée. Dès qu'on transposera cela, on retrouvera le « mal français » : on durcira d'abord la transposition pour être plus vertueux que le voisin et on aura une perte de compétitivité économique. J'appelle à être réaliste et à flécher ces nouvelles recettes vers du développement, de la recherche et de l'innovation. Sinon on aura pénalisé l'économie dans sa globalité et on aura raté le coche.

**Olivier DELEU : Christian Rose, le projet de livre blanc de l'Union Européenne souligne que les prix jouent un rôle fondamental à long terme sur le système des transports. On ne paierait pas assez cher le transport en Europe et dans le monde. Quelle est la position des chargeurs ?**

**Christian ROSE, délégué général adjoint, AUTF –**

Tout d'abord, la taxe kilométrique sera sûrement l'outil d'une politique : peut être sera-t-elle l'outil d'une politique transport mais la question reste posée de savoir si c'est le bon outil pour aller vers cette politique.

En effet, la gestation de cette taxe kilométrique ne semble pas avoir fait l'objet d'un pacte global et on a du mal à identifier sa lisibilité, puisque les motivations de sa création ont évolué au fil du temps et des débats parlementaires : l'objectif initial était de pénaliser les transporteurs routiers étrangers qui transitaient par le territoire national ; très vite, le Grenelle a introduit le signal-prix en vue de faire du report modal et nulle part il n'est écrit que cette taxe aura vocation à flécher des reports modaux ; aujourd'hui, cette TPL est présentée comme un levier d'optimisation et de rationalisation de l'usage des véhicules poids lourds et se pose la question de l'affectation des fonds.

S'il s'agit de financer majoritairement des infrastructures de transport, notamment fluviale et ferroviaire, il y a du travail à faire pour qu'une recette moyenne de 900 M€ réponde aux objectifs du SNIT - 260 Md€ de financement sur 25 ans -, ce qui ne veut pas dire qu'il faut augmenter la TPL...

S'agissant de l'impact sur les prix, toute taxe est aveugle et générale et s'applique à tous les acteurs censés la payer directement - les transporteurs - ou indirectement - les utilisateurs. Cette taxe - 6 à 8 % du coût du transport - ne manquera pas d'être répercutée chez le bénéficiaire, chargeur ou donneur d'ordre. L'AUTF s'est manifestée très vite avec cette conviction.

Les frontières de pertinence entre chaque mode de transport sont relativement étanches. Le livre blanc indique que 1/4 des marchandises transportées par route le sont à moins de 150 km : en deçà de 150 km, le report modal semble difficile. L'inquiétude de l'AUTF est que la taxe joue son rôle de signal-prix pour la part relativement faible des trajets éligibles à des solutions multimodales de report - fluvial, short sea shipping...- tout en s'appliquant à la quasi-totalité des industriels, qui n'ont pas d'autre solution que le transport routier pour acheminer leurs marchandises.

On peut donc craindre un effet inflationniste ou une perte en compétitivité par rapport à la concurrence mondiale, notamment pour les chargeurs industriels. Envoyer un signal-prix pour réorienter le choix modal ou la solution de transport suppose que l'offre alternative soit de qualité et compétitive. Or, le déclin du fret ferroviaire est inquiétant - de 55 milliards de TK en 2000 à moins de 30 en 2010 - de même que l'état du réseau. Le réseau routier français a également tendance à se dégrader plus vite ces dernières années et il faut veiller à ce qu'une part non négligeable des recettes de cette taxe soit affectée à son entretien ou à son renouvellement.

Pour l'ensemble des industriels captifs du transport routier, c'est un surcoût brut qui ne va pas pouvoir être compensé : on taxe la circulation unitaire des véhicules, mais on n'offre pas aux acteurs les moyens de réduire l'utilisation du transport routier de marchandises, notamment en termes de poids et de dimensions. Il est bon de leur envoyer un signal prix aux acteurs mais il faut leur donner les outils, y compris réglementaires, pour faire mieux.

La troisième vertu de la taxe est de procurer des recettes suffisantes pour financer des infrastructures. Franchement, la taxe répond-elle à ces trois enjeux ?

Dans la logique de report modal, des approches incitatives ciblées semblent préférables aux approches punitives générales. Lors du débat parlementaire, l'AUTF a suggéré des efforts de logistique multimodale avec, notamment, une exonération des trajets routiers de post- et de pré- acheminement fluvial, ferroviaire ou maritime, ce qui aurait envoyé un signe positif en faveur du report modal aux acteurs. Il n'est pas trop tard pour remettre cette mesure à l'ordre du jour.

**Jean-Pierre BOMPARD, CFDT –**

Cette question a été abordée lors de la table ronde finale du Grenelle et que personne ne s'est opposé à l'éco-redevance poids lourds. Il y a eu des divergences dans le transport routier, notamment entre TLF et la FNTR, sur les limitations de vitesse sur les autoroutes, et la position de TLF l'a emporté : il n'y a donc pas eu de nouvelles limitations de vitesse. Il ne faut pas remettre en cause ce qui a été admis, sauf si l'on veut détricoter le Grenelle, comme certains en ont la tentation.

En tant que syndicalistes, on sait que cela a des conséquences aussi sur l'emploi et sur les conditions de travail, mais on s'est positionné au Grenelle pour répondre au réchauffement climatique dans l'intérêt général. Cette mesure ne réglera pas le problème du réchauffement climatique, mais elle est indispensable, comme les mesures sur le bâtiment qui est l'autre secteur fortement émetteur. Il faut avoir en tête cette vision globale. Par ailleurs, les grandes surfaces réfléchissent à des modalités différentes de distribution des marchandises pour rapprocher la distribution du lieu de consommation.

Le signal prix permettait d'éviter de choisir entre une économie administrée et une économie de libre-échange sans régulation, selon l'expression de Jean-Louis BORLOO : le prix écologique. Le marché est préféré à la réglementation et il est important que les organisations professionnelles ne se comportent pas de manière corporatiste : le développement durable traite des générations actuelles et futures et prend aussi en compte l'endettement et le système de retraite.

Un effort considérable était également à réaliser en R&D, car énormément de retard a été pris, qui concerne aussi le transport maritime. Concernant le réchauffement climatique, les climatologues ont bien démontré le point faible sur la biodiversité, or les recherches sont également en retard. Les transporteurs ont participé au Conseil d'Analyse Stratégique sur la valeur tutélaire du carbone où un compromis avait été trouvé avec le MEDEF pour atteindre le facteur 4 en 2050. La taxe carbone a été soutenue pour qu'on ne passe pas au « tout électrique ».

**Olivier DELEU : Anne LASSMAN-TRAPPIER, l'effet induit par le transport routier est-il d'abord un effet de longue distance qui impliquerait des alternatives en termes de nouvelles infrastructures ? Seriez-vous prêts à payer plus cher des produits livrés au centre-ville dans la vallée de Chamonix ?**

**Anne LASSMAN-TRAPPIER, FNE** – L'éco-redevance a un véritable effet dissuasif pour un poids lourd qui traverse la France, ou incite à une meilleure organisation : ne pas revenir à vide, mieux charger le camion, utiliser un camion moins polluant... C'est aussi une contribution à une véritable politique des transports en faveur du report modal, qui suppose que la France croie au ferroviaire et investisse dans les réseaux ferrés qui se dégradent partout et que l'on décide, d'un point de vue sociétal, si on est prêt à payer un peu plus cher.

**Ueli BALMER** - Une alternative doit être fiable, simple et compétitive.

La taxe a été introduite il y a plus de 10 ans et des études ont porté sur les effets de la RPLP. Les questions économiques étaient présentes : le transport représente 1 à 2 % du coût de la plupart des biens achetés dans les magasins et la taxe suisse représente 20 % des coûts des transporteurs, soit le plus haut taux en Europe.

En France, pour un bien qui vaut 100 €, 0,20 à 0,40 € seront dus au titre de la taxe poids lourds. Il ne faut vraiment pas avoir peur que l'approvisionnement soit en danger.

Mais comment aura-t-on un report modal sur une part aussi faible ? Dans le secteur des transports, la compétitivité est très grande et se joue dans cette marge d'1 à 2 %.

**Christian ROSE** - les chargeurs et les transporteurs sont des professionnels qui savent s'organiser et faire en sorte de baisser leurs coûts de transport en massifiant et en optimisant. Les kilomètres à vide résultent de déséquilibres inhérents à l'activité entre les bassins de production et consommation. L'exemple américain des distributeurs qui se rapprochent des bassins de consommation est intéressant. Dans 10, 15 ou 20 ans, les industriels pourraient décider, entre autres à cause du coût du transport, de rapprocher progressivement leurs sites de production des bassins de consommation final ou intermédiaire.

L'effet du signal-prix ne serait alors pas d'augmenter le report modal, mais d'améliorer le transport routier et d'augmenter sa part en réduisant les distances, alors que, pour développer le ferroviaire ou le fluvial, il faut plutôt éloigner le plus possible les sites de production des bassins de consommation. On ne dispose pas d'études d'impacts sur le sujet et la Suisse a une politique particulière.

Il faut veiller en Europe et en France à ce que ces signaux-prix n'aient pas d'effets collatéraux indésirables : ce rapprochement signifie à terme une congestion assurée.

**Jean-Pierre GIROD, EELV** - 30 % des tonnes kilomètres en France concernent la grande distribution. Les clémentines achetées en Corse remontent par bateau et camion jusqu'à Saint-Etienne et refont le trajet inverse. Les fruits de Perpignan vont à Béziers et Montpellier en passant par Rungis comme le poisson de Bretagne. Les producteurs répondent que cela leur coûte beaucoup moins cher que du transport dispatché. C'est peut-être une raison pour changer les prix.

**Ueli BALMER** - le transport implique une notion de groupage : il est nécessaire au départ des ports de pêche de Bretagne de faire une concentration par Rungis, parce que le plus court chemin pour aller à Lyon n'est pas forcément de faire une transversale, mais de passer par Rungis pour grouper au départ de la Bretagne et de Rungis.

**Louis GUARINO, Officiel des transporteurs** - Il ne faudra pas compter sur la Commission Européenne et Bruxelles avant 2014. J'observe que le conseil de l'Union Européenne connaît de très grandes tensions. Saïd EL KHADRAOUI, rapporteur du texte sur l'Eurovignette, cherche à trouver un compromis entre les États membres pour la révision de l'Eurovignette en juin. L'Espagne, par exemple, dont le taux de chômage est de 21 %, est très hostile à l'Eurovignette 3. La révision de l'Eurovignette n'est pas gagnée, même si c'est un objectif et un intérêt général global pour la France et l'Europe. Plutôt que sur Bruxelles, il faut davantage compter sur les lobbies dans les États membres y compris en France, ainsi que sur le Parlement Européen et sa commission transport.

**Olivier DELEU** relève que, lorsque la directive Eurovignette 3 aura été adoptée, il appartiendra aux États membres de la faire entrer dans leur droit interne s'ils le souhaitent. Cela reste un dispositif facultatif et chacun des 27 pays devra prendre ses responsabilités.

**Alexis PROKOPIEV, chargé des questions économiques à FNE** – Je souhaiterais avoir des précisions sur les affectations exactes des recettes de la redevance. Par ailleurs, y a-t-il eu plutôt création, maintien ou destruction d'emplois en Suisse grâce à l'instauration de celle-ci ? On voit des relocalisations d'emplois en Europe avec la hausse des prix de l'énergie.

**Ueli BALMER** - les études ont constaté une stabilité des emplois dans le transport routier et le rail 5 ans après l'introduction. Si on n'avait pas changé le système, on aurait eu une augmentation de 1.500 emplois, soit 10 % de plus, mais le rail aurait perdu des emplois.

Concernant l'affectation de la recette, les 2/3 alimentent le fonds pour les infrastructures des transports publics et surtout pour les nouvelles lignes NLFA, conformément à un vote populaire - la route paye pour le rail – et le troisième tiers va aux cantons et ils l'utilisent pour les transports publics ou pour améliorer les routes de sorte que les 40 tonnes puissent les utiliser.

**Christian ROSE** – J'observe que le prix administré ou de marché - le prix des carburants – produira toujours des exemples de réorganisation, de report modal ou d'amélioration de la rotation de transport routier. Néanmoins à l'échelle globale, la structure des échanges en Europe - des échanges diffus, atomisés – et la logique de flux plus que de stock concourent à ce que le transport routier reste largement dominant. C'est une question de proportion : une taxation ou un signal prix général pénalise plus de monde qu'ils n'en avantagent.

**Fabrice ACCARY, FNTR** - La Suisse n'a pas évalué combien de transports sont désormais réalisés par des entreprises étrangères. Par ailleurs, c'est une idée reçue que de dire que la route ne paie pas ses coûts. La route rapporte plus de 20 Md€ par an à l'État, alors que le fer coûte 10 Md€ hors retraites. On utilise ces formules pour justifier les hausses de subventions destinées à rénover le réseau ferroviaire ou développer des lignes LGV.

Par ailleurs, l'État est le premier transporteur routier à travers les filiales de la SNCF : s'il transférerait les trajets de plus de 300 kilomètres sur le rail ?



## Conclusion

**Philippe DURON, coprésident délégué de TDIE** - Je félicite les deux animateurs des tables rondes pour ces moments tout à fait intéressants et je remercie tous les intervenants qui sont venus partager leur savoir ou leur expérience, ce qui a donné lieu à un débat extrêmement vivant.

Une des dernières interventions, celle de M. BOMPARD, a paradoxalement recadré le débat : la taxation et l'écotaxe sont liées à la lutte contre le changement climatique. Il serait bon de s'en souvenir, même si ce n'est qu'un outil dans la panoplie au service de la lutte contre le changement climatique.

**La première table ronde** a été consacrée au débat utilisateur/payeur. Je remercie Olivier QUOY qui a montré quels étaient les enjeux, les modalités d'application et les subtilités du dispositif, mais aussi ses insuffisances.

La question du financement, qui a beaucoup fait réagir, se pose au niveau de l'État comme des collectivités territoriales. Au niveau de l'État, l'AFITF est née en 2004 sur le principe d'une recette affectée, les bénéfices des SEMCA, Sociétés d'Economie Mixte à Caractère Autoroutier. Ces recettes se sont envolées avec le gouvernement DE VILLEPIN, on ne le déplorera jamais assez, et on a trouvé une panoplie de recettes très insuffisantes pour satisfaire les besoins. La taxe kilométrique sur les poids lourds est apparue, à l'exemple de l'Allemagne, comme un outil plus robuste, plus durable, plus efficace, même si son produit attendu est sensiblement plus faible qu'en Allemagne.

Concernant l'élargissement du réseau impacté par cet axe, le président du Conseil Général de Charente a évoqué les difficultés des conseils généraux depuis le transfert de près de 70 % du réseau national. Les intervenants, notamment M. ROSE, ont attiré l'attention sur la nécessité d'entretenir le patrimoine routier et autoroutier. C'est le délabrement du système autoroutier qui était gratuit et libre d'accès qui a motivé la mise en place de la LKW Maut et de Toll Collect en Allemagne. *TDIE rappellera dans une étude en cours les besoins, notamment du réseau de l'État, en matière d'entretien et l'importance des enjeux économiques et de sécurité.*

Concernant le signal-prix, la mise en place d'une taxe est-elle susceptible de provoquer du report modal ? M. QUOY a indiqué qu'il s'agissait d'inciter les chargeurs à utiliser une panoplie de solutions plutôt que de mettre la totalité de leurs charges sur la route. Stéphane LEVESQUE de TLF a été très interrogatif sur ce dispositif qui pourrait mettre en danger un métier dont les marges bénéficiaires sont extrêmement faibles. Le meilleur résultat est Norbert Dentressangle avec 6 % de marge par an, puis la marge tombe à 3 %. M. GUERIN, qui représentait la CRCI du Nord-Pas-de-Calais a attiré l'attention sur les effets en matière d'aménagement du territoire et sur les déplacements des activités logistiques de la France vers la Belgique.

**Concernant la seconde table ronde**, pour Anne LASSMAN-TRAPPIER, l'Eurovignette 3 est une solution importante, nécessaire et vertueuse pour réduire l'importance et l'impact du mode routier. Pour Fabrice ACCARY, c'est une illusion. Entre les deux, Ueli BALMER a évoqué la politique très volontariste de la Confédération pour mettre en place la RPLP. Si elle a eu un effet vertueux dans les premières années, l'accoutumance au tarif fait repartir les courbes à la hausse : ce n'est donc pas une solution universelle et sans limite.

Yanick PATERNOTTE a nuancé les positions en mettant en avant les limites des solutions ferroviaires : la SNCF a des difficultés à assumer son rôle en matière de fret, sans doute parce qu'on a donné la priorité aux voyageurs avec une certaine efficacité puisque, sur longue distance, le rail a pris la place de l'aérien, même si la rentabilité de la LGV n'est plus assurée depuis l'augmentation des péages. De même, l'amélioration de l'offre des TER a augmenté l'efficacité ferroviaire pour les voyageurs, au détriment du fret qui n'est pas prioritaire et qui est pénalisé par le mauvais état du réseau.

Philippe DURON estime qu'il faudrait faire peser les politiques d'incitation sur les chargeurs, qui ont plus de marges de manœuvre, plutôt que sur les transporteurs.

Tous partagent l'inquiétude face à l'effritement du fret ferroviaire. Avec Louis NEGRE, Coprésident de TDIE, Philippe DURON a adressé un courrier au Président de la République attirant son attention sur l'urgence d'une autre politique, pour éviter, selon la formule de Pierre BLAYAU, que le transfert modal ne se fasse « à rebours »... Par ailleurs, une des solutions en matière de transport est la R&D. C'est aussi dans l'innovation sur les process et les services qu'il faut agir.

Philippe DURON remercie les collaborateurs qui ont préparé cette journée, ainsi que la Caisse des Dépôts qui l'accueille, et la presse qui nous fait l'honneur de participer à cette rencontre.

**Michel DUBROMEL, pilote du réseau Transports et Mobilité Durables**, retient des interventions d'Olivier QUOY et de la première table ronde que l'outil est désormais disponible et que le dispositif peut être mis en place dans un an. Par ailleurs, concernant le report modal, la question des alternatives possibles est importante et FNE soutiendra les demandes de changement.

Concernant l'affectation des recettes, l'entretien est un point important, mais également une affectation vers la R&D dans tous les modes pour ne pas encore « avoir un train de retard ». L'objectif, rappelé par Jean-Pierre BOMPARD, est bien l'intérêt général, le développement soutenable. Il s'agit d'un outil d'une politique volontariste comme les Suisses le confirment régulièrement par des votations. Christian ROSE a évoqué un signal-prix « acceptable » comme un enjeu de société, sans oublier que les populations de demain seront urbaines.