



AGIR
pour
l'environnement

TRANSPORTS

Mémento du **GRÉCIELLE**

Mesure n°28 : Créer une éco-redevance sur le transport routier

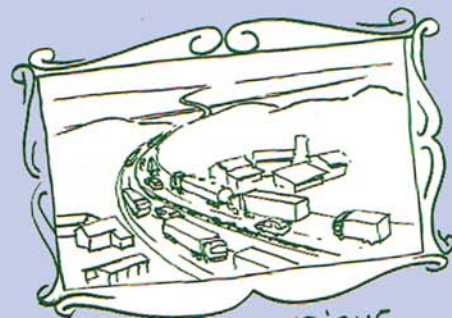
L'explosion du transport de marchandises par voie routière n'est possible qu'à la condition d'un soutien financier de l'Etat. Les longues files de camions traversant la France de part en part sont le fruit d'incitations fiscales privilégiant le trafic routier au dépend des solutions écologiques. Le transport de fret par la route ne paye qu'une infime partie de ce qu'il coûte, d'où une concurrence déloyale bénéficiant au plus polluant et au plus dangereux des modes de transport. Or, la comparaison entre la route et le rail est très loin d'être à l'avantage du premier. Par tonne/kilomètre transportée, le rail rejette en moyenne une trentaine de grammes de CO₂ là où le transport routier émet plus de 300 grammes de CO₂ ! Tant en terme d'espace utilisé qu'en terme d'utilisation de matière première, le rail arrive largement devant la route.

Alors pourquoi une telle supériorité quantitative du transport de marchandise par route ? Par un mystère dont l'histoire a le secret, un camion utilisant une route ou une autoroute reporte le coût de l'usure sur le contribuable français, aide implicite s'ajoutant à l'aide déjà octroyée à l'occasion de la construction de cette même route ou autoroute ! Parallèlement, lorsque le Réseau Ferré de France décide d'investir dans la construction d'une nouvelle ligne de chemin de fer, cet établissement public doit être capable de prouver la rentabilité d'un tel investissement. Tout déséquilibre financier est immédiatement considéré comme un déficit à combler comme il se doit par une contribution des seuls clients/usagers.

L'Etat se comporte vis-à-vis du rail comme si il s'agissait d'une entreprise privée n'apportant rien à la collectivité. Posture d'autant plus inacceptable que la route bénéficie, elle, d'un traitement de faveur au travers d'une mutualisation des coûts d'investissement sur l'ensemble de la société. Il est grand temps de mettre un terme à cette iniquité de traitement.

Le transport de marchandise doit enfin accepter de payer le juste prix. La rentabilité d'un secteur ne peut durablement reposer en externalisant les coûts environnementaux et sociaux ! Une éco-redevance doit frapper le transport de marchandise par voie routière, notamment lorsque ce transport s'effectue sur de longues distances et que des alternatives plus écologiques existent. Le fruit de cette taxe doit abonder un fond spécifique permettant le développement du fret ferroviaire, du fluvial et du cabotage maritime.

La concurrence dite libre et non faussée ne peut pas seulement reposer sur une main invisible du marché qui privilégie systématiquement un secteur contre un autre. Le dérèglement climatique et l'insécurité routière méritent mieux que ce laisser-faire !



PAYSAGE TYPIQUE
FIN XIX^e - DÉBUT XX^e S.