



Forum du Transport Innsbruck - 24 juin 2014

Synthèse

Recommandations en faveur de surpéages dans les Alpes (Toll plus system)

A l'agenda du réseau iMonitraf! : un système de surpéages dans les Alpes

La stratégie commune des régions Alpines signée à Lyon en mai 2012 prévoit - comme mesure de moyen terme - la mise en œuvre d'un système de surpéages pour encourager le report modal de la route vers le rail. Ce système de surpéages consisterait en une redevance additionnelle spécifique au fret routier transalpin. Il peut être conçu de manière à internaliser les coûts externes du transport routier dans les Alpes – en tant qu'espace sensible – et/ou de manière à soutenir plus directement la mobilité durable des marchandises, par exemple en contribuant financièrement au développement du fret ferroviaire. Son mécanisme se fonde sur les systèmes tarifaires déjà en vigueur dans les Alpes et s'appuie sur le cadre réglementaire européen, notamment la directive Eurovignette.

Les recommandations formulées ici par le réseau iMonitraf! sur les surpéages se veulent une expression des Régions alpines et une contribution pro-active aux travaux menés à l'échelle nationale par le Suivi de Zurich. Le péage additionnel envisagé étant une spécificité de la zone alpine, les collectivités territoriales membres du réseau iMONITRAF! estiment avoir toute légitimité à lancer le débat et couvrir le sujet du point de vue régional.

Principales recommandations régionales pour un système alpin de surpéages

Le rapport du réseau iMonitraf! sur le système de surpéages dans les Alpes formule plusieurs recommandations, à la fois en termes de dispositif et de modalités de mise en œuvre :

1) Mieux prendre en compte les coûts environnementaux du transport routier dans les territoires sensibles de montagne :

Conformément aux objectifs iMonitraf! de réduction des nuisances environnementales liées au fret transalpin, le surpéage doit permettre une meilleure intégration des coûts externes en zone de montagne. Cela passe notamment par :

- Des majorations tarifaires pour la pollution atmosphérique et le bruit plus adaptées aux spécificités des zones de montagne dans le cadre de la directive Eurovignette
- La prise en compte de coûts externes supplémentaires dans la directive Eurovignette, en particulier ceux liés aux impacts accrus du transport dans l'espace alpin (atteinte à la biodiversité, dégradation des paysages, accidents...)
- Une période d'exonération plus courte pour les poids lourds de type EURO VI, assise sur le principe du pollueur-payeur (la directive actuelle prévoit une exonération jusqu'à 2018, échéance qui pourrait être ramenée par exemple à 2016)
- En Suisse : une différenciation spatiale de la RPLP (redevance poids lourds liée aux prestations), afin de renforcer le principe du pollueur-payeur en zone de montagne.

Commentaires :

- Le surpéage doit être considéré comme un outil d'internalisation des coûts externes et/ou comme un instrument de financement. Il permet de figurer la réalité des coûts du transport et de dégager des ressources complémentaires. Contrairement aux dispositifs de contingentement du trafic routier de type « plafonnement et échange », ses effets en termes de report modal sont mesurés.
- La directive européenne Eurovignette et les systèmes tarifaires nationaux ne tiennent pas compte de l'ensemble des coûts externes. Ils ne tiennent pas compte non plus du fait que les nuisances du transport routier sont démultipliées en zone de montagne. Il convient donc de faire évoluer le cadre réglementaire actuel.

2) Majorer les redevances d'infrastructure et les redevances pour coûts externes :

Du point de vue des régions iMonitraf!, les redevances d'infrastructure (destinées au recouvrement des coûts de construction, d'entretien, d'exploitation et de développement des infrastructures routières) et les redevances pour coûts externes doivent être clairement distinguées. Ainsi, le concept de majoration de la redevance d'infrastructure en zone de montagne doit être le reflet, dans la directive Eurovignette, des surcoûts d'infrastructure générés par le trafic alpin. En Suisse, cette majoration pourrait être l'une des composantes d'un éventuel impôt de transit alpin.

Commentaires :

- Actuellement, il y a confusion entre coûts d'infrastructure et coûts externes. La directive Eurovignette prévoit en effet que le montant de la majoration de la redevance d'infrastructure en zone de montagne soit déduit du montant de la redevance pour coûts externes pour les véhicules de classes EURO III et plus (cf. article 7.f, paragraphe 5).
- En Suisse, le rôle d'un éventuel impôt sur le transit alpin n'est pas encore clairement défini.

3) Opter pour une tarification fondée sur la distance parcourue et élargir la cible :

Les régions iMonitraf! estiment que les redevances appliquées devraient tenir compte de la distance parcourue, pour se conformer au principe du pollueur-payeur et ne pas pénaliser de manière disproportionnée les trafics locaux et régionaux.

Par ailleurs, les péages devraient s'appliquer à tous les véhicules dont le PTAC (poids total autorisé en charge) est supérieur à 3,5 tonnes.

Commentaires :

- Les conséquences de nouveaux dispositifs de régulation sur le transport local et régional font l'objet de nombreux débats. Une approche fondée sur la distance parcourue, à l'inverse des péages ou impôts forfaitaires, permettrait de limiter ces impacts régionaux.
- L'extension des redevances aux poids lourds de plus de 3,5 tonnes répond à la tendance générale vers des chargements moins volumineux et un fonctionnement en flux tendus, qui se traduisent par une part accrue des véhicules utilitaires légers.

4) Poursuivre un objectif d'harmonisation tarifaire tout en s'adaptant aux spécificités de chaque corridor :

La mise en œuvre d'un système de type « Toll plus » doit aboutir prioritairement à une harmonisation des tarifs sur l'arc alpin, afin d'éviter tout report d'itinéraires. Toutefois, les niveaux de péage devraient pouvoir être définis avec une certaine souplesse, de sorte que les caractéristiques environnementales (en lien avec les niveaux de trafic) et les besoins de financement en infrastructures propres à chaque corridor puissent être pris en compte.

Commentaire :

Les essais de définition des niveaux de péages dans le cadre des études de cas sur le Gothard et le Brenner montrent toute la difficulté à déterminer le bon niveau de surpéages. Un équilibre doit être recherché entre harmonisation des tarifs et adaptations locales.

5) Allouer une partie des ressources au développement d'alternatives modales :

Les ressources générées par un système de type « Toll plus » devraient être - au moins pour partie - redistribuées aux Régions alpines pour contribuer au financement des infrastructures ferroviaires et

pour dynamiser l'économie régionale, pénalisée par les surpéages. Ces ressources pourraient par exemple servir au financement des tunnels de base ferroviaires à travers les Alpes et constituer une opportunité supplémentaire d'accompagner le transport combiné (aménagement de plateformes, mise en place de services expérimentaux, etc.), selon une logique de complémentarité avec les programmes de financement nationaux et européens existants.

Commentaire :

Les cas étudiés dans le présent rapport illustrent le niveau de ressources significatif que peut permettre de dégager un système de type « Toll plus ». En tant qu'élément d'une politique globale de report modal, les régions iMonitraf! estiment que les produits tarifaires du Toll plus doivent contribuer pour l'essentiel à l'amélioration du réseau ferroviaire.

Prochaine étape : consolider la posture régionale

Les recommandations formulées ici en faveur d'un système de surpéages dans les Alpes et le rapport d'études ci-dessous constituent le socle d'une position commune des Régions alpines sur le « Toll plus system ». Elles doivent permettre de lancer le débat aux échelles régionale et nationale, afin d'affiner le dispositif et œuvrer à sa mise en œuvre.

Le colloque iMonitraf! du 24 juin 2014 à Innsbruck (Autriche) offre une première possibilité de débattre autour de ces recommandations, puisqu'il associera élus, experts et acteurs du transport de l'ensemble de l'arc alpin. Une déclaration interrégionale officielle pourrait être élaborée à l'issue des échanges.