



**Les Amis
de la Terre**

Mundo M

47 avenue Pasteur

93100 Montreuil

A l'attention de Monsieur Noël de Saint Pulgent
Président du Groupe de travail "Mobilité plus soutenable"
Copie : Groupe de travail.

Montreuil, le 23 octobre 2017

Monsieur le Président du groupe de travail "Mobilité plus soutenable",

Je fais suite à mes interventions lors de la séance du 17 octobre 2017 à la Grande Arche.

Les Amis de la Terre souhaitent transmettre par écrit les points soulevés lors de cette séance afin de préciser les positions qu'il défendent :

Rappel.

a) Le report modal automatique grâce à une taxation ou une redevance dissuasive est illusoire si aucune solution de transport efficace n'existe. On le constate parfaitement dans les Alpes où malgré une tarification tout à fait dissuasive de plus de 240 euros par passage poids lourd dans les tunnels franco-italiens du Mont-Blanc et du Fréjus, l'axe ferroviaire transalpin a connu une baisse significative des marchandises transportées, passant de 10 millions de tonnes par an dans les années 80 à 3,5 millions de tonnes actuellement, et 120 trains de fret par jour dans les années 80 pour seulement 20 par jour actuellement et ce, alors que l'ensemble de la ligne ferroviaire a été sensiblement améliorée et modernisée avec notamment le passage d'une voie unique en Italie à deux voies aujourd'hui.

b) La taxation doit être consécutive à la détermination des besoins à financer et de leur chiffrage.

1.) Par principe, les mesures de taxation ou de redevance ne peuvent avoir pour but ou pour fonction l'équilibre budgétaire des comptes publics en étant détournées de la destination définie initialement.

Chacun a en tête l'exemple de la vignette automobile.

De la même manière le Fonds pour le développement d'une politique intermodale des transports dans le massif alpin (FDPITMA) a perçu chaque année, depuis 2012, un montant de 20 millions d'euros issus essentiellement des péages des Poids Lourds au tunnel du Mont-Blanc, circulant et polluant la vallée de Chamonix. Ces fonds versés sous forme de subvention devraient selon les dispositions des articles R.1512-2 et suivant du Code des transports être reversés vers des actions d'intermodalité et de report modal.

Dans les faits, le FDPITMA reverse annuellement sous forme de subvention, les bénéfices perçus grâce à la circulation des poids lourds à Chamonix et au Mont-Blanc pour équilibrer les pertes du tunnel du Fréjus (SFTRF) en Maurienne, en méconnaissance de sa mission de service public, ce qui équivaut à financer le droit de polluer.

Cette situation illustre parfaitement la demande présentée.

2/ Les recettes de toute taxation ou redevance sur les véhicules ne peuvent être affectées à la réalisation, l'ampliation ou l'amélioration de voies de circulation routière à l'exception de voies de rabattement vers des pôles de transports collectifs ou de report modal.

3/ La taxation ou redevance ne peut constituer une autorisation ou une contrepartie au droit de polluer.

A titre d'exemple, il ne serait pas concevable qu'en matière de limitation de vitesse, il existe une taxation sur la vitesse excessive, car cela créerait, de facto pour certains, un droit à circuler à grande

vitesse. L'efficacité de la mesure de limitation de vitesse n'existe que par l'interdiction avec une sanction dissuasive. C'est donc sur ce modèle qu'une éventuelle taxation ou redevance doit s'organiser.

4/ L'exemplarité de l'État et la cohérence des politiques publiques doivent être la règle.

Les Amis de la Terre sont favorables à une redevance environnementale sur les circulations des véhicules polluants **qui serait progressive en fonction de l'existence d'un itinéraire fret moins polluant (ferroviaire ou fluvial) utilisable pour le transport des marchandises** sur le trajet considéré. **Cette proposition implique des devoirs de la part de l'État** qui doit donner l'exemple notamment au sein de l'EPIC SNCF mobilités qui intègre Geodis, pour exiger un comportement vertueux de la part des entreprises du secteur du transport routier de marchandises.

A cet égard, la sous utilisation de l'infrastructure ferroviaire entre la France et l'Italie, **à moins de 20% de sa capacité, est inexcusable** d'autant que le prix routier est 30% plus élevé que le prix du ferroviaire compte tenu de la surtaxation des tunnels (page 50 version FR point 5.2 <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/road/doc/2015-annual-report-covering-the-year-2014.pdf>). De même la liquidation judiciaire du Perpignan-Figueras (8% de la prévision Fret et 15% de la prévision voyageurs) démontre l'absurdité du système d'investissement et de son financement (pages 9 et 35 https://www.sncf-reseau.fr/sites/default/files/upload/Mediatheque/rapports-annuels/Rapport_financier_au_30_juin_2016.pdf).

*5/ Une redevance environnementale sur les circulations des véhicules polluants dont le niveau serait lié à l'existence d'un itinéraire fret moins polluant (ferroviaire ou fluvial) implique de la part de la chaîne de production ferroviaire ou fluviale **une obligation de service et de résultat dont le niveau peut être évalué par comparaison** avec des utilisations d'infrastructures de mêmes caractéristiques dans les pays voisins.*

*6/ Le produit d'une taxation sur les circulations des véhicules polluants doit être **exclusivement orienté vers des actions de protection de l'environnement ou de santé publique, des réseaux de transports collectifs ou individuels du quotidien non climaticides**.*

*7/ Le produit d'une redevance environnementale sur les circulations des véhicules polluants **ne peut être destiné au subventionnement d'un projet de Partenariat Public Privé**.*

8/ Compte tenu des détournements de destination des fonds collectés, constatés dans les exemples cités, toute redevance environnementale doit être assortie d'une garantie de versement vers les actions déterminées en amont.

*9/ Le projet de redevance environnementale sur les circulations des véhicules polluants doit faire l'objet d'une **étude indépendante des conséquences sur le pouvoir d'achat des ménages, établie par décile**.*

La taxation détériore de façon supérieure le pouvoir d'achat des ménages les plus démunis, par l'effet mécanique du renchérissement du prix des produits, alors qu'ils sont souvent aussi les plus exposés aux risques de la pollution et de santé publique. Les Amis de la Terre, attachés à la solidarité écologique, ne peuvent soutenir des mesures dont les conséquences détérioreraient plus encore les conditions de vie des populations les plus exposées.

Je vous prie, Monsieur le Président, de bien vouloir tenir compte de ces demandes et de les intégrer aux comptes rendus du groupe de travail.

Nous adressons copie de la présente aux membres du groupe de travail afin que nos propositions puissent faire, le cas échéant, l'objet d'échanges entre ses membres.

Vous souhaitant bonne réception de la présente et dans l'attente de notre prochaine rencontre, je vous prie de recevoir, Monsieur le Président, mes respectueuses salutations.



Pour les Amis de la Terre - Daniel Ibanez