Par Louis Nègre, président de la Fédération des Industries Ferroviaires

On avait déjà abandonné l'Ecotaxe, puis on a renoncé à la « redevance temporelle » concernant les poids lourds...C' était pourtant, comme la LKW Maut en Allemagne, une bonne façon de maîtriser la progression du transport routier et de financer l'entretien des infrastructures, routières ou autres. Aux yeux de Louis Nègre, président de la FIF, la mise en place d'une telle ressource stable est une nécessité.

Pour lâcher du lest face à la colère des « gilets jaunes », le gouvernement a confirmé le report de la création d'une « redevance temporelle » concernant les poids lourds, comme avait été abandonnée l'écotaxe, pourtant adoptée à la quasi-unanimité en 2002 sous le quinquennat précédent.

La Fédération des industries ferroviaires peut comprendre un repli tactique dans une conjoncture politique difficile. Elle demeure cependant convaincue que la question reviendra s'imposer dans l'actualité, comme un long chagrin de l'Ecotaxe que seule une issue positive permettra de soigner définitivement.

De quoi s'agit-il? De la révolution représentée par le développement exponentiel du transport routier de marchandises dans l'Union européenne depuis 50 ans. C'est un acquis de la croissance économique sur cette période et de la création du Marché unique européen.

C'est aussi, revers de la médaille, un problème majeur en matière de mission de GES et de particules ainsi que d'encombrement et parfois de sécurité sur certaines routes, et un facteur spécifique de dégradation des infrastructures trop souvent sous-estimé.

La catastrophe du pont Morandi de Gênes, en Italie, doit en effet amener à réfléchir; en France comme dans le reste de l'Europe, à la «fatigue » accélérée des infrastructures résultant de ce développement du trafic poids lourds, qui n'a certainement pas été prise en compte au moment de leur conception dans l'immédiat après-guerre, et peut avoir des conséquences dramatiques

lorsqu'il s'agit de ponts.

L'élargissement de l'UE aux nouveaux Etats membres de l'Est dans les années 2000 est venu accentuer la pression compétitive sur un secteur déjà très concurrentiel. Le « report modal » vertueux préconisé par la Commission européenne, de la route vers les modes de transport de marchandises moins polluants du rail et de la voie navigable, ne s'est pas produit. Bien au contraire, le transport routier de marchandises a continué sa progression au détriment des autres modes.

A cela, il y a de multiples raisons, qui tiennent notamment à l'évolution de l'économie; recul de l'industrie lourde et complexité des chaînes de valeurs industrielles qui imposent des mouvements complexes dans des délais contraints. La force du transport routier, c'est sa souplesse, qui lui permet à l'évidence de mieux répondre à ces évolutions.

La question aujourd'hui, c'est de se donner les moyens de réparer quand nécessaire, et d'entretenir les infrastructures de transport existantes. C'est aussi de maîtriser la progression du transport routier de marchandises, en favorisant les modes alternatifs, et notamment le ferroviaire quand c'est économiquement justifié, c'est-à-dire sur les longues distances et le trafic massifié ou de pondéreux, voire sur le trafic de proximité (modèle short-liner).

Pour cela, il faut lancer des signaux clairs : le premier d'entre eux doit être celui de la non-gratuité, au même titre que les péages ferroviaires, c'est-à-dire la tarification de la circulation des poids lourds (sans discrimination) sur le réseau routier national non concédé.

Après l'abandon de la taxe poids lourds, la FIF soutient, à défaut de la redevance au kilomètre, l'idée de la « redevance temporelle » proposée par le ministère des Transports dans les premières versions de la loi d'orientation des mobilités (LOM).

Le produit de cette redevance, à l'instar de la « LKW Maut » existant depuis plus de dix ans en Allemagne, devrait être affecté à l'entretien des infrastructures de transport, routières en premier lieu, mais aussi alternatives, et notamment ferroviaires. La LOM ouvre la voie à une telle affectation en reconnaissant les « externalités négatives occasionnées par le transport routier de marchandises... ».

La création de cette redevance serait un signal destiné à modérer le recours à ce mode de transport.

L'affectation de son produit permettrait de dégager année après année des recettes pérennes susceptibles de mettre le nécessaire effort financier imposé par la dégradation très largement reconnue des infrastructures de transport à l'abri des contraintes budgétaires conjoncturelles.

L'industrie ferroviaire française, quant à elle, est tournée vers l'avenir et, confrontée à de nouveaux défis au niveau international, effectue sa mue vers le digital, pour le transport de passagers mais aussi de fret, avec le soutien du programme de recherche innovation européen Shift2Rail. Elle poursuit ses efforts vers une mobilité zéro carbone en développant les trains hydrogènes et hybrides, les batteries ainsi que la conduite autonome. La réforme du ferroviaire adoptée au printemps est un atout pour une relance de ce mode de transport.

La mise en place de ressources stables pour le financement de l'entretien et la modernisation des infrastructures de transport est une nécessité.