

La directive Eurovignette sur le coût d'infrastructure des transports

Il est temps d'agir : une politique de transfert ambitieuse pour la protection des habitants et de l'environnement des régions alpines exige dès lors un accord rapide.

Les impacts négatifs du transport de marchandises se font tout particulièrement ressentir dans les régions alpines. Cela est dû à la proportion très élevée du trafic de poids lourds, aux particularités topographiques, aux ressources spatiales limitées et aux écosystèmes très sensibles. **Le réseau iMONITRAF!** qui relie les régions alpines le long des grands corridors de transit et **CIPRA International** en tant qu'organisation faîtière des ONG environnementales dans les Alpes, **s'engagent tous deux en faveur d'une politique de transfert modal ambitieuse et coordonnée qui vise à améliorer la situation de la population et de l'environnement alpins, à réduire le trafic routier¹ et à atteindre l'objectif de la neutralité climatique.** Puisque les deux partenaires considèrent une approche cohérente pour une tarification routière basée sur la distance comme un élément clé d'une politique de transport durable et du financement croisé de la construction de nouvelles infrastructures ferroviaires, iMONITRAF! a formulé des demandes concrètes pour une « approche Toll Plus ».²

Toutefois, la mise en œuvre de l'approche « Toll Plus » et donc d'un système de péage routier plus ambitieux sur les corridors alpins, nécessite un accord rapide sur la directive Eurovignette afin d'accélérer la transition vers une politique de transport durable - conformément à l'objectif du « Pacte vert » de l'UE.

- Les régions alpines ont besoin de plus de souplesse dans la conception des systèmes de tarification routière conformément au principe du pollueur-payeur, notamment pour inclure les coûts d'infrastructure et les coûts externes plus élevés le long des corridors alpins.

¹Comme l'indique le préambule du protocole Transports de la Convention alpine, la réduction du volume total du trafic est pour la CIPRA d'une importance capitale : ... *Désirant contribuer de manière décisive au développement durable et à l'amélioration de la qualité de vie par la maîtrise du volume du trafic, par une gestion des transports plus respectueux de l'environnement et par l'accroissement de l'efficacité des systèmes de transport existants ;...*

²iMONITRAF! Toll Plus Resolution 2016 :

<http://www.imonitraf.org/DesktopModules/ViewDocument.aspx?DocumentID=gU+ouhyzA78=>

→ **Un concept ambitieux de redevances pour l'utilisation des infrastructures routières par les poids lourds encouragera le report modal et garantira que les nouvelles capacités ferroviaires pour le fret, telles celles développées actuellement dans le cadre de la politique du RTE-T, soient pleinement exploitées.**

- L'introduction rapide de péages ambitieux fourniront des incitations transparentes sur le marché du transport et de la logistique et donneront des signaux précoces aux opérateurs et aux fournisseurs d'infrastructures afin qu'ils orientent leurs portefeuilles vers une direction durable.
→ **Comme le plan de relance pour l'UE est axé sur le Pacte vert, des fonds supplémentaires seront disponibles - le cadre politique, par une approche d'incitation ambitieuse, doit donc mettre en place des garde-fous appropriés pour accélérer la transition.**
- Le reste du parc de véhicules circulant sur les corridors alpins, doit avoir recours aux meilleures techniques disponibles et l'utilisation de véhicules à faibles ou à zéro émissions doit être spécialement encouragée.
→ **Quant à l'adaptation des péages, elle requiert une approche plus ambitieuse qui tiendra compte des spécificités des régions alpines et sera conforme au principe du pollueur-payeur.³**

Tant iMONITRAF! que la CIPRA approuvent la récente proposition de compromis afférente à la directive Eurovignette⁴ et sont d'accord que les éléments clés de cette proposition vont dans la bonne direction. **Ils exhortent les responsables politiques au niveau européen, et en particulier la présidence allemande du Conseil, à parvenir rapidement à un accord sur ce dossier** et à fournir aux Etats membres les instruments nécessaires pour poursuivre l'harmonisation de leurs cadres politiques.

Recommandations spécifiques

En outre, iMONITRAF! et la CIPRA demandent aux responsables politiques de l'UE de prendre en compte les besoins spécifiques de l'environnement alpin sensible et les réseaux de transport à travers les Alpes lors de l'élaboration de nouvelles dispositions de la directive :

l'objectif de transfert du trafic doit rester au cœur de l'approche sur l'Eurovignette.

1. **La majoration pour les régions de montagne (Art.7f)** vise à donner aux régions alpines la flexibilité nécessaire pour tenir compte des coûts externes et

³Conformément à l'article 1(2) du protocole Transports de la Convention alpine : *Les Parties contractantes s'engagent à développer le secteur des transports en défendant les principes de précaution, de prévention et de pollueur-payeur.*

⁴ Council of the European Commission: Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 1999/62/EC on the charging of heavy goods vehicles for the use of certain infrastructure – Mandate for negotiations with the European Parliament; Document for the Permanent Representatives Committee, 11th June 2020, Interinstitutional File 2017/0114(COD).

d'infrastructure plus élevés dans les régions de montagne. Seule une majoration élevée, mise en application dans le cadre d'une approche commune sur l'ensemble du corridor transnational, peut effectivement générer des incitations supplémentaires favorisant le transfert modal et conduire à une meilleure compétitivité des solutions de transport multimodal. Une majoration élevée permet d'harmoniser les péages dans les corridors alpins et d'éviter le trafic de contournement qui génèrent des émissions de CO₂ inutiles.⁵

- **Nous approuvons la version actuelle du document de révision qui prévoit un facteur de majoration allant jusqu'à 50 % pour la mise en application à l'échelle internationale (art. 7f, 1(b)).**
2. **La prise en compte des coûts externes est également une revendication importante de la Convention alpine⁶ dans la mise en application du principe du pollueur-payeur.** Toutefois, les coûts externes dans les régions de montagne sont sensiblement plus élevés que dans les régions de plaine. De nouvelles études concluent qu'il faut tenir compte d'un facteur 4.⁷
- Nous soutenons l'approche d'une tarification des coûts externes du dernier document, nous demandons cependant un « facteur montagne » plus élevé. Dans le cadre de l'internalisation, un facteur 2 n'est pas suffisant, même en tenant compte d'autres externalités qui ne sont pas prises en considération.⁸ **La référence correspondante dans l'annexe IIIB (sous les tableaux des valeurs de référence) doit être modifiée avec le « facteur 4 ».**
 - L'inclusion d'une **taxe sur le CO₂** appuie cette approche, nous **approuvons donc son intégration dans l'art. 7c.**
 - **Nous saluons vivement la suppression de la « clause de déduction » (anciennement article 7f, 4).** Nous avons toujours soutenu le fait que les deux éléments - surcoûts et coûts externes - devaient être combinables.

Une variation ambitieuse des péages soutiendra une flotte de véhicules propre et décarbonée pour circuler dans le fragile environnement alpin.

3. La flotte de véhicules tels qu'exploités actuellement dans le trafic longue distance à travers les Alpes est dominée par les véhicules de classe Euro VI. Afin d'offrir des incitations au-delà de cette technologie automobile, en

⁵Vous trouverez une comparaison des taux de péage actuels des principaux corridors alpins sur iMONITRAF! Rapport annuel 2019 (en anglais, p. 36)

<http://www.imonitraf.org/DesktopModules/ViewDocument.aspx?DocumentID=iPmMdEMqK9A=>
Vous trouverez une évaluation des différents scénarios pour Toll Plus dans iMONITRAF! [Maut Plus Update 2019](#).

⁶Conformément à l'article 3 paragraphe (1)c)aa) du protocole Transports de la Convention alpine : *augmenter la rentabilité du secteur des transports et internaliser les coûts externes ;*

⁷ EUSALP Studie „External costs in mountain regions” (2017). En ligne (en anglais) : <https://www.alpine-region.eu/results/study-external-costs-mountain-areas>

⁸ p. ex, les coûts liés à la dégradation de la nature et du paysage, qui sont plus prononcés dans les régions de montagne.

particulier pour créer une incitation à exploiter des véhicules à faibles émissions de CO₂, les dispositions de la directive Eurovignette devraient adopter une approche ambitieuse et être conformes au cadre européen des normes en matière de CO₂ et à l'objectif général de décarbonisation du secteur des transports.

- **Nous soutenons l'approche ambitieuse de la proposition actuelle visant à introduire un nouveau mécanisme de variation basé sur les normes de CO₂ (art. 7g-a).** Les propositions actuelles doivent être maintenues. Les dispositions devraient être optimisées afin de maintenir la charge administrative aussi faible que possible et que le mécanisme puisse être mis en œuvre dès que possible.
- Toutefois, nous nous opposons à **l'exemption totale de péage pour les poids lourds « sans émissions »**, telle que proposée dans le dernier document. Afin de respecter le principe du pollueur-payeur, les véhicules « zéro émission » ne doivent pas seulement contribuer aux coûts d'infrastructure, mais leurs coûts externes doivent également être pris en compte : les coûts liés au bruit et aux embouteillages sont les mêmes pour les véhicules « zéro émission ». Les émissions de CO₂ sur l'ensemble de leur cycle de vie doivent elles aussi être prises en compte. Nous suggérons donc de limiter l'exemption à 75% par rapport à la classe 1 d'émission de CO₂ ou, en tout cas, de garantir que l'exemption totale prendra fin à la fin de 2025 (comme le prévoit le document)⁹. Même une exemption de 75 % telle que prévue dans le document actuel pour les véhicules à zéro émission dès 2026 devrait suffire à déclencher un changement technologique et fournir des incitations claires à l'innovation.

⁹Le manuel européen traitant des coûts externes du trafic « EU Handbook on external costs of Transport » (version 2019) ne présente pas de taux différenciés pour les véhicules à propulsion à l'hydrogène et électrique. Seules les différentes classes Euro diesel ainsi que les technologies de véhicules à propulsion au gaz naturel y sont représentées. En termes de pollution atmosphérique, les coûts externes des véhicules à zéro émission sont en fait proches de zéro mais il faut compter aussi les émissions restantes liées à l'abrasion et les coûts liés au bruit et aux embouteillages qui restent les mêmes tant pour les nouvelles technologies que pour les véhicules existants, le manuel ne fait donc aucune distinction entre les catégories de véhicules pour ces facteurs de coûts.