CIPRA
LIVING IN
THE ALPS

Schaan, fin avril 2020

Position de la CIPRA sur l'amendement de la directive européenne sur les péages routiers / Directive Eurovignette / Eurocharging[1]

Demandes adressées aux ministres européens des transports, de l'environnement et de la santé

La CIPRA, en tant qu'organisation faîtière des organisations de protection de l'environnement, de la nature et du développement durable de l'espace alpin[2], qui compte plus de 100 organisations membres, soutient en principe la modification de la directive sur les coûts d'infrastructure (directive Eurovignette / Eurocharging) afin de réduire la charge pesant sur l'humain et la nature, de diminuer le volume du trafic et d'atteindre l'objectif de neutralité climatique. En outre, elle considère qu'une refonte fondamentale de la politique des transports est une approche opportune et nécessaire.

Trois exigences pour l'amélioration de l'Eurocharging sont de première importance pour nous, notamment parce qu'elles doivent être prises conformément aux accords de la Convention alpine[3] et de ses protocoles :

1. **l'eurofacturation doit inclure tous les coûts externes comme base de calcul (pour protéger le climat, la santé humaine, la nature et l'eau).[4]**

2. **La proposition d'autoriser les péages directs de transfert modal dans les zones sensibles telles que les Alpes ou les régions densément peuplées doit être maintenue.[5]**

3. **Les péages doivent être perçus en fonction des kilomètres parcourus (application du principe du pollueur-payeur).[6]**

Vous trouverez nos autres préoccupations dans la section "Nos revendications" à la page 5.

---

1 Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures / Dossier interinstitutionnel : 2017/0114(COD), 22 nov. 2019 (https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-14383-2019-INIT/en/pdf)

2 La CIPRA, fondée en 1952, est une organisation faîtière internationale dont le siège est au Liechtenstein et qui regroupe des organisations faîtières nationales en Allemagne, France, Italie, Autriche, Suisse et Slovénie (ainsi qu'une organisation régionale au Tyrol du Sud). Elle regroupe plus de 100 organisations de protection de l'environnement, de la nature et de développement durable. En savoir plus : www.cipra.org

3 https://www.alpconv.org/fr/home/convention/convention-cadre/

4 Selon la Convention alpine, Protocole Transports Art.3/Paragraphe 1c/Lit.aa, les parties contractantes s'engagent à "augmenter la rentabilité du secteur des transports et internaliser les coûts externes".

5 Selon la Convention alpine, Protocole Transports, Paragraphe 12 du Préambule : "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" ;

6 Selon l'article 1, paragraphe 2, du protocole sur les transports : "Les Parties contractantes s'engagent à développer le secteur des transports en défendantles principes de précaution, de prévention et de pollueur-payeur".

International Commission for the Protection of the Alps · CIPRA International
Im Bretscha 22 · 9494 Schaan · Liechtenstein · T +423 237 53 53 · F +423 237 53 54 · international@cipra.org · www.cipra.org

Intégration de base

Les Alpes sont parmi les habitats les plus sensibles d'Europe. Elles sont situées au cœur de l'Europe et contiennent les plus importantes lignes de trafic de transit sur l'axe nord-sud. C'est pourquoi la Convention alpine sur la protection et le développement durable des Alpes a été établie le 7 novembre 1991. Elle a été signé non seulement par les huit États alpins, mais aussi par l'Union européenne.

La convention-cadre[7] ainsi que le protocole sur les transports ont fixé des paramètres novateurs. Ils doivent également être respectés en ce qui concerne l'introduction de l'Eurocharging.

Le protocole sur les transports de la Convention alpine commence par affirmer "que le trafic a un impact important sur l'environnement et que les nuisances qu'il entraîne créent des risques croissants du point de vue de l'écologie, de la santé et de la sécurité, et qu'il appartient d'adopter une approche commune".

Dans le préambule du protocole sur les transports (paragraphe 12), les États contractants s'engagent aussi explicitement à réduire le trafic, "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".

À l'article 3, paragraphe 1, du protocole sur les transports, "les parties contractantes s'engagent, par une politique concertée des transports et de l'environnement, à contenir les nuisances et les risques liés à la circulation" et, en particulier, à "augmenter la rentabilité du secteur des transports et internaliser les coûts externes" (article 3, paragraphe 1, point c), aa)).

En outre, l'article 4/paragraphe 1 du protocole sur les transports stipule que "les parties contractantes s'engagent à prendre également en considération les objectifs du présent protocole dans leurs autres politiques".

7 Art.2.2. j. de la Convention alpine (Convention-cadre) : Pour atteindre l'objectif visé au paragraphe 1, les Parties contractantes prennent des mesures appropriées, notamment dans les domaines suivants (…) : „transports“ en vue de réduire les nuisances et les risques dans le secteur du transport interalpin et transalpin, de telle sorte qu'ils soient supportables pour les hommes, la faune et la flore ainsi que pour leur cadre de vie et leurs habitats, notamment par un transfert sur la voie ferrée d'une partie croissante du trafic, en particulier du trafic de marchandises, notamment par la création des infrastructures appropriées et de mesures incitatives conformes au marché, sans discrimination pour des raisons de nationalité."

Importance de la directive Eurovignette

Sur la voie de la durabilité (Convention alpine) et de la neutralité climatique (Green Deal de l'UE), la modification de la directive[8] "Eurocharging" sur les coûts d'infrastructure est d'une importance capitale. Elle doit maintenant être améliorée et mise en vigueur conformément aux dispositions susmentionnées de la Convention alpine, convenues conjointement par l'UE et les États alpins, et aux besoins actuels en matière de protection du climat.

Dans les prémisses de la proposition de modification de la directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures "Eurocharging" 2017/0114 (COD)[9], un certain nombre de raisons sont données pour la modification de la directive existante. Par exemple, le transport routier est identifié comme la source d'une "série de défis socio-économiques et environnementaux (par exemple, en relation avec le changement climatique, la pollution de l'air, le bruit, la congestion)".

La CIPRA – Commission internationale pour la protection des Alpes - voit dans la modification de la directive sur les coûts d'infrastructure une grande opportunité de faire un grand pas vers la durabilité pour la protection de l'environnement et de la santé de la population alpine, ainsi que pour la protection de la nature, unique en Europe, et de ses ressources limitées. La directive Eurovignette sert au respect et à la mise en œuvre effective de la Convention alpine, à laquelle l'UE et les États alpins se sont engagés dès 1991.

Les points forts de l'amendement

La CIPRA se félicite des objectifs de l'Eurocharging qui visent à améliorer la situation environnementale. Il convient en particulier de mentionner ici que

...des règles communes pour les péages liés à la distance pour les véhicules commerciaux de plus de 3,5 t sont adoptées

...les États membres mettront en place un système commun/uniforme (vignettes électroniques) et coopéreront entre eux.

[8] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32011L0076&qid=1588261742912&from=EN
[9] https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:ffee0901-462a-11e7-aea8-01aa75ed71a1.0002.02/DOC_1&format=PDF

Les faiblesses de l'amendement

Malheureusement, l'amendement à la directive sur la tarification des infrastructures en cours de discussion présente également toute une série de faiblesses qui sont en contradiction avec l'objectif de durabilité et de neutralité climatique.

Il y a un manque de déclarations sur le fait que
... les droits d'utilisation basés sur le temps (vignettes) devraient être remplacés par des **péages liés à la distance**.

... les péages devraient également inclure **une redevance pour coûts externes qui reflète les coûts de la pollution atmosphérique et sonore** (internalisation des coûts externes)

... le fardeau qui pèse sur l'homme et la nature a atteint un niveau de pollution et de dommages qui rend nécessaire une révision rapide de la politique des transports. **La réduction des volumes de trafic dans la région alpine est une obligation des États contractants et de l'Union européenne**[10].

... d'autres systèmes de transport, tels que les chemins de fer, doivent être davantage utilisés pour des transports respectueux de l'environnement. **Le transfert modal du volume de trafic doit être encouragé**[11].

... la promotion d'autres systèmes de transport entraînera un besoin supplémentaire de financement, qui devra être contrebalancé par un péage basé sur les performances. **Le financement croisé des systèmes respectueux de l'environnement doit être rendu possible**[12].

... seul un système uniforme de péages et de tarifs, indépendamment du fait que des utilisateurs nationaux ou étrangers soient concernés, permettra d'optimiser le flux de marchandises d'un point de vue environnemental. **Les utilisateurs nationaux ne doivent pas être privilégiés**[13].

---

10 Selon l'article 3.2.b. du protocole sur les transports, "les parties contractantes s'engagent à développer des stratégies, des objectifs et des mesures nationaux, régionaux et locaux qui permettent de réduire les nuisances sur l'environnement liées à la circulation, par la mise en place d'outils économiques combinés à des mesures relatives à l'aménagement du territoire et à la gestion des flux de circulation".

Selon l'article 7/Paragraphe 1.d. du Protocole sur les transports, "les Parties contractantes s'engagent à promouvoir une gestion rationnelle et sûre des transports, notamment dans les réseaux transfrontaliers harmonisés, qui (…) mette en œuvre les possibilités de réduction du volume du trafic".

11 Conformément à l'article 2.2.j. de la Convention-cadre, "les Parties contractantes prennent des mesures appropriées, notamment dans les domaines suivants (…) : "**transports**, en vue de réduire les nuisances et les risques dans le secteur du transport interalpin et transalpin, de telle sorte qu'ils soient supportables pour les hommes, la faune et la flore ainsi que pour leur cadre de vie et leurs habitats, notamment par un transfert sur la voie ferrée d'une partie croissante du trafic, en particulier du trafic de marchandises, notamment par la création des infrastructures appropriées et de mesures incitatives conformes au marché, sans discrimination pour des raisons de nationalité."

Selon le Protocole sur les transports, article 10 Transport ferroviaire et fluvio-maritime, paragraphe 1.a), "les Parties contractantes favorisent, dans le cadre de leurs compétences, l'amélioration des infrastructures ferroviaires par la construction et le développement des grands axes ferroviaires transalpins, y compris les voies de raccordement et la mise en place de terminaux adaptés", selon le paragraphe d) "les Parties contractantes favorisent (...) les systèmes de transports intermodaux ainsi que le développement du ferroviaire", selon le paragraphe (e) "l'utilisation renforcée du rail".

12 Selon l'article 10.1.c) du protocole sur les transports, "les parties contractantes favorisent (…) l'adoption de mesures visant à transférer sur le rail le transport à longue distance des marchandises et à rendre plus équitable la tarification d'usage des infrastructures de transport".

13 Se reporter à la note n°11

Nos revendications pour renforcer la directive sur l'eurovignette

La CIPRA considère que les éléments suivants de la directive sur les coûts d'infrastructure sont élémentaires pour atteindre l'objectif européen de neutralité climatique et protéger au mieux la population et la nature dans les régions alpines concernées.

- **L'eurofacturation doit inclure tous les coûts externes (biens protégés : climat, santé, nature, eau) comme base de calcul**, avec
  - le calcul des coûts externes selon une méthodologie à définir.
  - l'accumulation des coûts externes.

- **Les péages doivent être perçus en fonction des kilomètres parcourus** (application du principe du pollueur-payeur).

- **Un péage minimum doit être défini.**
  - Ce montant peut être augmenté en fonction de la section (par exemple dans les zones densément peuplées, les zones naturelles sensibles).

- **L'eurofacturation ne doit pas conduire à un financement accru du trafic routier. Les systèmes plus respectueux de l'environnement, comme le rail, doivent plutôt être soutenus par des financements croisés.**
  - Le financement croisé obligatoire (également dans les zones de plaine) des alternatives écologiques (sans construction de routes) doit faire partie de l'Eurocharging.
  - Le pourcentage de financement croisé alternatif doit être augmenté chaque année.

- **Les péages plus élevés ne doivent pas être compensés par des péages inférieurs correspondants à d'autres périodes.** Par exemple, le déplacement du trafic de poids lourds vers les heures de nuit aura un impact négatif important sur la santé humaine (par exemple, le bruit pendant les périodes de repos).
  - La différenciation des prix en fonction du lieu et du moment peut être acceptable dans le cadre des objectifs et des normes de qualité environnementale[14], mais ne doit pas entraîner une augmentation du trafic dans les sections très encombrées.

- Les systèmes de comptage (manutention des blocs devant les tunnels, manutention des blocs pour les camions au Tyrol) favorisent la fluidité du trafic et réduisent les émissions polluantes. **L'eurocharging doit donc conserver les systèmes de comptage existants** et les soutenir par une politique d'information appropriée et par l'annonce précoce qu'un comptage efficace du trafic de poids lourds sera réalisé au moyen de péages plus élevés dans des délais déterminés.

14 Les différenciations de prix doivent toujours avoir pour objectif de réduire la charge sur l'environnement et de protéger la santé des personnes. Pour les régions particulièrement sensibles (frontières écologiques, par exemple les Alpes, les agglomérations à forte densité de population), il peut donc y avoir une différenciation des prix. Ici, l'utilisation doit être plus coûteuse.

Améliorations essentielles de la directive Eurovignette

Nous demandons aux ministres européens des transports, de l'environnement et de la santé d'examiner les améliorations susmentionnées de l'Eurocharging et d'apporter au moins les trois améliorations suivantes à l'Eurocharging :

1. **l'eurocharging doit inclure tous les coûts externes comme base de calcul (pour protéger les biens protégés : le climat, la santé humaine, la nature et l'eau)**

2. **l'autorisation de péages directs de transfert modal dans les zones sensibles ou les régions densément peuplées doit être garantie.**

3. **les péages doivent être perçus sur la base des kilomètres parcourus (application du principe du pollueur-payeur).**

Ces mesures correspondent aux obligations de la Convention alpine pour les États contractants et l'Union européenne cosignataire.

Elles sont absolument nécessaires pour renforcer la directive sur les coûts d'infrastructure, afin que le trafic de transit alpin serve la protection du climat européen dans son ensemble et donc le bien-être des habitants de l'espace alpin.

Les gens d'ici sont extrêmement touchés par le trafic de transit et la crise climatique. Toutefois, les mesures préconisées concernent tous les habitants de l'Europe et sont bénéfiques pour leur santé.

Katharina Conradin
Présidente de CIPRA International

Serena Arduino
Vice-présidente de CIPRA International

Axel Doering
Président de CIPRA Allemagne

Jean Horgues-Debat
Président de CIPRA France

Federica Corrado
Présidente de CIPRA Italie

Monika Gstöhl
Représentante de CIPRA Liechtenstein

Christian Baumgartner
Co-Président de CIPRA Autriche

Patrik Schönenberger
Président de CIPRA Suisse

CIPRA Slovenija
Trubarjeva 50
SI - 1000 LJUBLJANA

Matej Ogrin
Président de CIPRA Slovénie

Klauspeter Dissinger
Président de CIPRA Tyrol du Sud