INTERVIEW

Sens et non-sens de l'internalisation des coûts

© ALC Productions

La présidence belge de l'UE est confiante que la modification de la directive eurovignette sera adoptée aujourd'hui lors du Conseil des ministres. Johannes Ludewig, executive director de l'organisation ferroviaire européenne CER, et Michael Nielsen, le représentant de l'Union internationale des transports routiers IRU ont discuté des conséquences de cette directive pour le transport routier et ferroviaire.

Christian Dahm

L'imputation prévue des coûts liés à l'environnement, aux nuisances sonores et aux files, stimulera-t-elle un transfert modal de la route vers le rail?

Ludewig: L'étude du centre commun de recherche JRC a démontré que l'impact sur les coûts du transport et du produit est très limité. Mais de petites modifications peuvent aussi avoir un impact. Sur les longues distances par exemple, il pourrait y avoir un avantage pour le rail,si le prix du transport routier reflète les coûts réels.

Nielsen: L'IRU se demande si la conclusion de l'étude est correcte. Premièrement, les résultats ont par la suite été adaptés en défaveur du transport routier et deuxièmement, les axes de transport choisis ne sont pas représentatifs. Les coûts pour nos entreprises pourraient augmenter de plus que la moyenne indiquée de 8,6%. Et compte tenu des faibles marges dans le transport routier, il est clair que les surcoûts seront répercutés sur les clients et les consommateurs. En plus, les conséquences pour l'économie des Etats membres, à l'exception de la France et de l'Allemagne, - un aspect que l'étude n'a pas non plus analysé - sont négatives.

L'étude part tout de même du principe que l'imputation des coûts externes mènera à une hausse de l'efficacité dans le transport routier. Etes-vous d'accord?

Nielsen: Si une hausse de l'efficacité était possible, les entrepreneurs l'aurait déjà fait depuis longtemps. C'est leur pain quotidien. Au lieu de constamment mettre l'accent sur la concurrence intermodale, le transport routier et le rail feraient mieux d'investir dans une amélioration de l'efficacité par le biais d'une coopération plus étroite. Le renchérissement d'un mode de transport de sorte qu'un autre mode puisse en profiter ne peut tout de même pas être l'objectif de la directive eurovignette.

«Les coûts de congestion sont essentiels pour le contrôle routier»

Ludewig: Ce n'est de cela qu'il s'agit. L'objectif est de permettre aux Etats membres de facturer au transport routier les coûts externes que ce mode occasionne. Le transport routier est le seul mode de transport qui bénéficie d'une exemption à cette règle. La législation européenne favorise et stimule de la sorte le transport routier.

Nielsen: Je tiens à clarifier une seule chose: le transport routier veut bien payer pour les coûts qu'il occasionne. Mais, ce que nous ne voulons pas, c'est payer plus que 100%. Selon l'IRU c'est actuellement déjà le cas, via diverses charges et taxes.

Ludewig: Je n'en suis pas si sûr. Et l'Agence européenne pour l'environnement non plus. Cette dernière a calculé que le transport routier paie actuellement pour la construction et l'entretien des routes, mais pas pour les coûts externes. L'adaptation de la directive eurovignette permettra aux gouvernements européens de développer un système tarifaire intégré transmodal.

Nielsen: L'adaptation prévue de la directive eurovignette ne fera que grever le transport routier de coûts additionnels. L'imputation des coûts externes est uniquement acceptable pour l'IRU dans le cas où les Etats membres individuels réfléchissent parallèlement à une adaptation de la structure fiscale nationale. C'est pourquoi nous avons besoin d'une étude qui démontre clairement combien le transport routier et les autres modes de transport paient aujourd'hui.

Ludewig: Je ne crois pas que réaliser cette énième étude va tirer l'affaire au clair. Tout d'abord, il s'agit actuellement de la responsabilité politique. Et cette responsabilité doit (devra un jour) être assumée par les Etats membres. Cela nécessite une adaptation de la directive eurovignette car les gouvernements nationaux seraient alors finalement en mesure de mettre en place un système de tarification intégré pour tous les modes de transport. Le client pourra alors faire son choix de manière transparente.

«Des coûts additionnels sont imposés au transport routier»

La présidence belge a proposé la prise en compte des coûts de congestion non pas en tant qu'une valeur fixe, mais uniquement pour l'étalement des taux de péage. Considérez-vous cela comme un compromis acceptable?

Nielsen: Les coûts des files ne peuvent être pris en compte qu'à condition que la principale cause de la congestion routière, les voitures, assume également une partie des charges.

Ludewig: Au contraire: au moyen des prix, il faut donner un signal aux clients, ce qui leur permettra d'adapter leurs opérations ce qui entraînera une meilleure utilisation des infrastructures existantes. Dans cette optique, les coûts des files sont une condition absolue pour la gestion des flux de trafic.

Nielsen: Cela ne tient debout qu'en théorie. En raison des interdictions de rouler la nuit et pendant les week-ends il est devenu quasiment impossible de gérer d'une manière flexible le temps de conduite d'un camion. Il est en outre impossible pour les camions d'éviter les grandes agglomérations pendant les heures de pointe. Nous ne pourrions donc accepter le principe d'une taxe basée sur les coûts de congestion qu'à condition de l'utilisation des revenus pour la solution du problème initial.

Ce qui nous amène à l'affectation des revenus de péage prévue par la Commission. Quels sont les domaines auxquels ces revenus devraient être affectés?

Nielsen: Le revenus générés par l'internalisation des coûts externes doivent impérativement être investis dans leur prévention. Sinon, l'eurovignette ne sera rien d'autre qu'un moyen de gagner de l'argent aux frais des transporteurs routiers.

Comme déjà dit, l'IRU demande dès lors la prise en compte des coûts externes dans les taxes et tarifs actuels.

Ludewig: "Exactement, il faut investir les revenus des coûts externes dans leur prévention. Cela veut dire dans des projets infrastructurels qui permettent d'assurer le service de transport demandé aux coûts externes le plus bas. C'est tout à fait logique.

Cela veut également dire que le rail devrait payer pour les nuisances sonores occasionneés?

Ludewig: Bien sûr, et nous sommes prêts à payer ces coûts.

Nielsen: Il importe de noter dans ce contexte que les coûts du bruit par le rail ne pourraient être imputés qu'à condition que cela se fasse également pour le transport routier.

Monsieur Ludewig, vous demandez également que le montage de freins silencieux sur les wagons ne devrait pas être financé par le rail mais par le biais d'un investissement public?

Ludewig: Précisément, étant donné qu'il n'existe à ce jour pas de taxe sur le bruit du transport routier, tandis que les mesures de réduction du bruit d'autoroutes et autres routes sont déjà payés par les contribuables.

www.cer.be
www.iru.org

JOHANNES LUDEWIG (65)

- Depuis 2002, directeur exécutif de la Communauté Européenne du Rail (CER) à Bruxelles
- 1995-1997: secrétaire d'Etat auprès du ministère allemand des Affaires économiques et délégué du gouvernement allemand auprès des nouveaux Etats fédérés.
- 1997-1999: président de la Deutsche Bahn

MICHAEL NIELSEN (42)

- Né au Danemark
- Depuis 2008, délégué général de l'organisation internationale du transport routier (IRU) auprès de l'UE
- 2001-2007: directeur d'Ertico-ITS Europe en charge du développement et de l'introduction de technologies d'information et de communication dans le secteur du transport