



RAIL
BASF Anvers
va construire
un terminal
intermodal

4

Le Parlement inclut la congestion dans l'Eurovignette

Air Van Peel, président de l'autorité portuaire d'Anvers.

Modifier le décret portuaire

Un débat sur plus de 500 amendements suivis d'un vote marathon ont clôturé le premier chapitre de la révision de la directive "Eurovignette" au Parlement européen. Avec 31 voix contre 16, la proposition de la Commission a obtenu le soutien du comité Transport. Ce vote en faveur de l'inclusion des coûts externes, y compris des coûts de congestion, dans le prix du transport routier devra encore être confirmé en session plénière le 11 mars.

Michaela Findeis

Avec l'apport des voix des libéraux, le comité Transport du Parlement européen s'est finalement prononcé pour l'inclusion des coûts de congestion dans le calcul des droits d'utilisation futurs, en plus des coûts de pollution atmosphérique et de bruit déjà prévus par la Commission européenne. Mais ce coût supplémentaire ne pourra être facturé que si le même principe s'applique aux voitures particulières.

Les pays désireux de facturer un coût de congestion sur certains tronçons de leur réseau devront en outre, selon la formule adoptée par les parlementaires, présenter un plan d'action pour réduire réellement la congestion.

"Une entreprise de transport [...] uniquement à condition que les files se réduisent en effet après un certain temps et qu'on travaille effectivement à rendre le trafic plus fluide", a expliqué le député liberal Dirk Sterckx. A terme, les embouteillages devraient donc disparaître et, avec eux, le coût externe de la congestion, espère Sterckx. La congestion urbaine restera exclue du dispositif, car l'eurovignette ne devrait s'appliquer qu'aux réseaux transeuropéens (RTE-T) et à certains grands axes associés.

Avec les députés conservateurs du PPE, les libéraux ont toutefois rejeté l'inclusion du coût "climatique" voulu par le rapporteur socialiste Said El Khadraoui et les députés écologiques. Le coût du CO₂ serait



Les pays membres seront autorisés à inclure les coûts de congestion dans l'internationalisation extérieure, mais seulement à la condition que les voitures paient aussi.

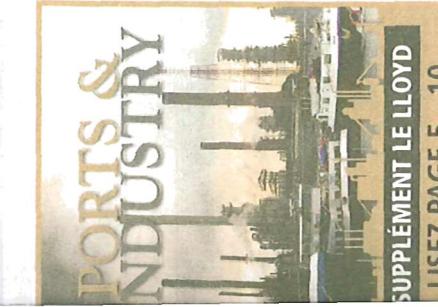
De même, le rapporteur considère l'interopérabilité des futurs systèmes de péage électroniques comme indispensable. "Le péage ne devra en aucun cas contribuer à retarder les chauffeurs", a prévenu Sterckx. Les pays membres seront obligés de travailler la main dans la main avant d'installer de nouveaux systèmes.

DES PRIX "PLAFONDS"

El Khadraoui s'est dit convaincu que "cette solution offrira plus de transparence au secteur que les formules abstraites contenues dans la proposition de la Commission". Globalement, El Khadraoui considère le vote comme un grand succès, dans la mesure où il signe l'application de la règle du "pollueur payeur" au secteur du transport routier. Il insiste néanmoins sur le fait qu'il s'agit d'un dispositif facultatif. Aucun pays membre ne serait obligé d'entreprendre un droit d'utilisation pour le transport routier. Mais ceux qui le font, devront se conformer aux règles de calcul fixées par la directive.

Le député belge espère que l'ambition votée des parlementaires encouragera les ministres des Transports à reprendre au plus vite le débat sur la révision de la directive "Eurovignette", mais il ne se fait aucune illusion sur la durée de ce débat: "Je ne m'attends pas à ce que la directive sera approuvée en première lecture."

■ www.europarl.europa.eu



07
SUPPLÉMENT LE LLOYD
LISEZ PAGE 5 - 10
71377 679540



INTERVIEW

Dirk Sterckx (PPE):
"Je n'aimerais pas revivre l'époque où les gens avaient du mal à se déplacer !"

12

Prix: € 2,75

44546-44547