Les chargeurs et les transporteurs critiquent les plans de Tajani

Les fédérations de transporteurs routiers, en Belgique et à l'étranger, ne ménagent pas leurs critiques à l'égard de l''écologisation des transports' du commissaire européen aux Transports Tajani. "La Commission ne vise une fois de plus que le secteur du transport routier", disent en chœur les expéditeurs, les chargeurs et les transporteurs routiers. Le rail par contre, estime que les mesures ne vont pas assez loin.

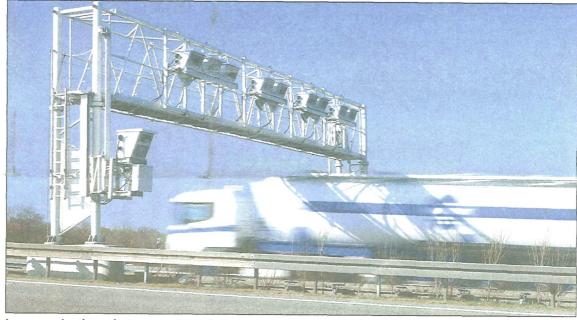
Joris Delporte/ Pieterjan Van Wyngene

a proposition prévoit notamment une révision de la directive Eurovignette (voir LL du 9/7), par laquelle la Commission change le principe "l'utilisateur paie" pour "le pollueur paie". La fédération de transport routier SAV déclare qu'elle est en principe d'accord avec cette nouvelle vision, mais elle s'oppose à la déclaration selon laquelle l'utilisateur ne paierait pas maintenant des coûts externes pour les atteintes à l'environnement ou la congestion. "Les coûts d'un camion qui est dans les files sont déjà calculés dans le prix du transport."

La SAV n'est pas non plus d'accord avec la nature sélective de la proposition qui laisse de côté le rail, la batellerie, le transport aérien et le transport maritime. "Comme si ces modes n'occasionnaient pas d'émissions", ricanet-elle. "Pour le transport ferroviaire, on ne parle que d'un stimulant pour des investissements dans des wagons silencieux."

Tout comme la SAV, la Febetra voit dans les plans de Tajani la preuve que la Commission n'a jamais abandonné sa politique de "modal shift". "En limitant dans une première phase au transport routier l'internalisation des coûts externes, elle montre une fois de plus que dans la pratique, la "comodalité" et le "modal shift" ne sont que des synonymes.

Aux Pays-Bas, l'organisation des transporteurs TLN et l'organisation des chargeurs EVO ne sont pas non plus d'accord avec l'inégalité de traitement. "Seul le transport routier paie les pots cassés et on lui présente une facture de centaines de millions de frais supplémentaires. Tandis que cette proposition ne résout pas les files par



Les organisations de transport routier ne sont pas d'accord avec l'approche sélective de la nouvelle directive sur l'Eurovignette.

le transport de personnes qui n'est pas touché alors qu'il est la véritable cause des files."

VISION CONSERVATRICE

Les expéditeurs européens (CLECAT), les chargeurs (ESC) et les transporteurs routiers (IRU) insistent dans une réaction commune sur le fait que jusqu'à preuve du contraire, le transport routier "reste la seule option pour le dernier trajet vers la destination finale".

"La demande en transport routier continuera dès lors d'augmenter. En outre, l'expérience montre que lorsque les tarifs augmentent dans le transport routier, ils augmentent également dans les autres modes. Ce mécanisme neutralise les éventuels effets environnementaux positifs d'une différence de coûts et en fin de compte provoque

une augmentation de l'inflation", déclare Nicolette van der Jagt, secrétaire-général de l'European Shippers' Council (ESC).

La porte-parole néerlandaise de l'organisation européenne des chargeurs partage l'opinion de ses compatriotes qui veulent aussi présenter la note des coûts des files au transport de personnes. "La Commission européenne s'en prend à la congestion pour diminuer les effets environnementaux nuisibles. Il est dès lors pour le moins curieux que le transport de personnes par la route, qui occasionne la part du lion des émissions de CO2, ne paie pas aussi pour ces coûts externes."

L'IRU, le CLECAT et l'ESC estiment que la directive Eurovignette révisée est "hâtive" dans ses conclusions. "Tant que la Commission ne traite pas les différents modes sur un plan d'égalité, cette adaptation trop rapide de la directive Eurovignette ne peut se justifier."

LEVEL PLAYING FIELD

Les associations du secteur européen du rail (EIM, CER et Unife) qui défendent le principe "le pollueur paie", sont bien entendu satisfaites de la révision de la directive de l'Eurovignette. "Les taxes ferroviaires sont déjà la règle en Europe, tandis que les taxes routières sont l'excep-

dans le transport routier
mène en fin de compte à une
augmentation de l'inflation

landaise de l'orde des chargeurs
es compatriotes
ses compatriotes
nter la note des
port de person
dans le transport routier
tion", déclare Michael Robson,
secrétaire-général de l'EIM.
Selon les organisations,
la révision de la directive est dès lors une

tion", déclare Michael Rosecrétaire-général de l'EIM Selon les organisations, la révision de la directive est dès lors une étape dans la définition d'une "level playing field" entre le rail et le transport Nroutier.

«Une augmentation des coûts

Il y a pourtant des critiques. "Tenant compte du changement climatique, nous ne comprenons pas pourquoi deux catégories de coûts externes (les émissions de CO2 et les accidents) ne sont pas reprises dans la proposition", déclare Johannes Ludewig, directeur général de la CER. "L'exclusion des émissions de CO2 est en contradiction avec des objectifs antérieurs de l'UE."

"Le secteur des transports est responsable pour 27% de toutes les émissions de CO2 des 27 Etats-membres. Le transport routier est responsable de 72%", argumentent les associations ferroviaires. "Il faut donc d'urgence des actions pour diminuer les émissions de CO2 de



Nicolette van der Jagt, secrétaire-général de l'European Shippers' Council (ESC).