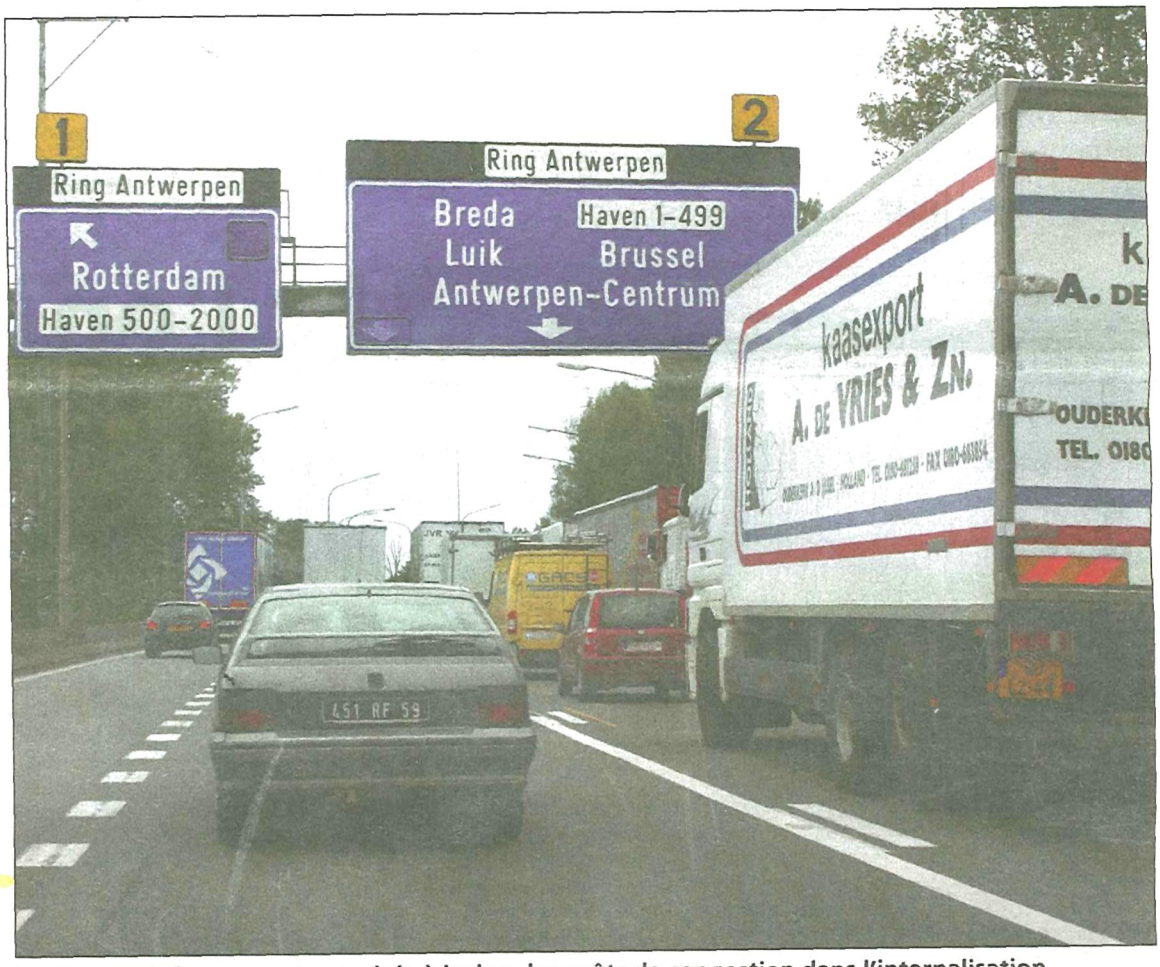
Le Parlement inclut la congestion dans l'Eurovignette

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



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

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 pourra accepter d'en payer le prix (...) 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 libéral 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 Saïd El Khadraoui et les députés écolos. Le coût du CO_2 serait déjà couvert par les accises sur le diesel. Dans une première réaction, l'industrie du rail a critiqué cette option qu'elle juge irréaliste: "Il sera extrêmement difficile d'harmoniser les taxes sur le carburant pour réguler les émissions CO_2", estime le secrétaire de la CER, Johannes Ludewig.

INVESTIR POUR RÉDUIRE LES COÛTS

L'obligation générale faite aux pays membres d'affecter les recettes à des mesures anti-pollution, anti-congestion et anti-bruit a été renforcée par les parlementaires. "Il s'agit là d'une conditio sine qua non pour le comité Transport, même si nous sommes conscients que cela ouvre une longue bataille avec le Conseil des ministres des Finances", a dit El Khadraoui. "Il faut être clair: les recettes du péage ne constituent pas une nouvelle taxe, mais doivent être réinvesties dans le secteur."

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"

L'addition des coûts externes selon les formules proposées par la Commission risquait de se traduire des prix exorbitants dans certaines zones. La Commission elle-même avait donc proposé un plafonnement des prix globaux.

Malgré les protestations des parlementaires autrichiens, ces plafonds ont été maintenus, mais les pays alpins garderont le droit d'ajouter un certain pourcentage supplémentaire au prix du droit d'utilisation dans des zones particulièrement sensibles.

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'introduire 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'ambitieux vote 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