

Séminaire MEEDDAT - ONG

Enjeux de la présidence française du
Conseil de l'UE

Atelier TRANSPORT

Internalisation des coûts
externes et Directive
Eurovignette

Paris, 27 mai 2008



Pierre Courbe, chargé de mission MOBILITE
Fédération Inter-Environnement Wallonie

Contenu de l'exposé

- Présentation d'IEW et de T&E
- Transport : demande, incidences, coûts externes
- Processus de co-décision et lobby des ONG
- Directive Eurovignette : la révision à venir
- Conclusion

Inter-Environnement Wallonie

150 associations membres - Equipe permanente : 21 etp

Trois métiers

Lobbyer

Atteindre des résultats politiques

Fédérer

Grouper en une union

Agiter les idées

Renforcer le capital social

Neuf thématiques

- Politique générale
- Air, eau, sol
- Agriculture, nature, forêts,
- Polluants chimiques et déchets
- Energie et climat
- Mobilité et accessibilité
- Aménagement et urbanisme
- Santé environnementale
- Information et participation

Pour une société : durable - citoyenne - solidaire



Equipe permanente : 9 personnes

Une thématique : le transport

Un métier : Lobbyer

51 membres - 23 pays

Allemagne, Autriche,
Belgique, Croatie,
Danemark, Espagne,
Estonie, France,
Grèce, Hollande,
Hongrie, Italie,
Macédoine, Norvège,
Pologne, Portugal,
République Tchèque,
Roumanie, Royaume-Uni,
Russie, Slovénie,
Suède, Suisse



Le transport de marchandises en quelques chiffres

4 143 milliards

Volume de transport de marchandises (en t.km), EU 27, 2006

⇒ 2 595 par voie de terre (route, rail, voie navigable, pipeline)

8 399 t.km/an

Volume de transport par Européen

⇒ 45% routier - 37% maritime

⇒ 10% rail - 3% voie navigable - 3% pipeline

+ 46 %

Croissance du transport routier de marchandises (EU 27, 1990 – 2006)

⇒ tous modes : + 35%

⇒ croissance PIB : + 30%

+ 52 %

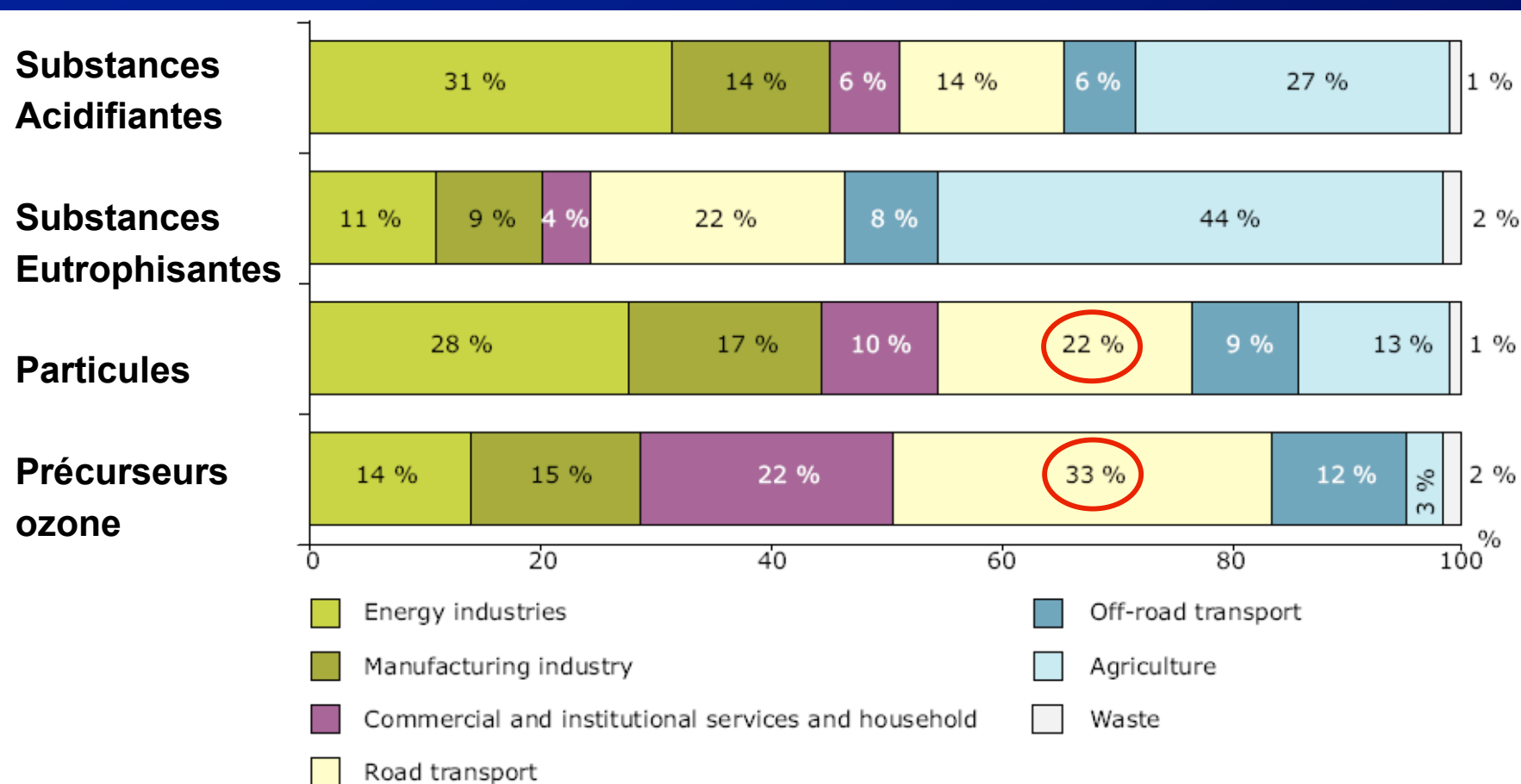
Prévision de croissance sur la période 2000 – 2020 (CE)

Transport et pollution de l'air

Pollution de l'air responsable de 370 000 morts / an (UE)

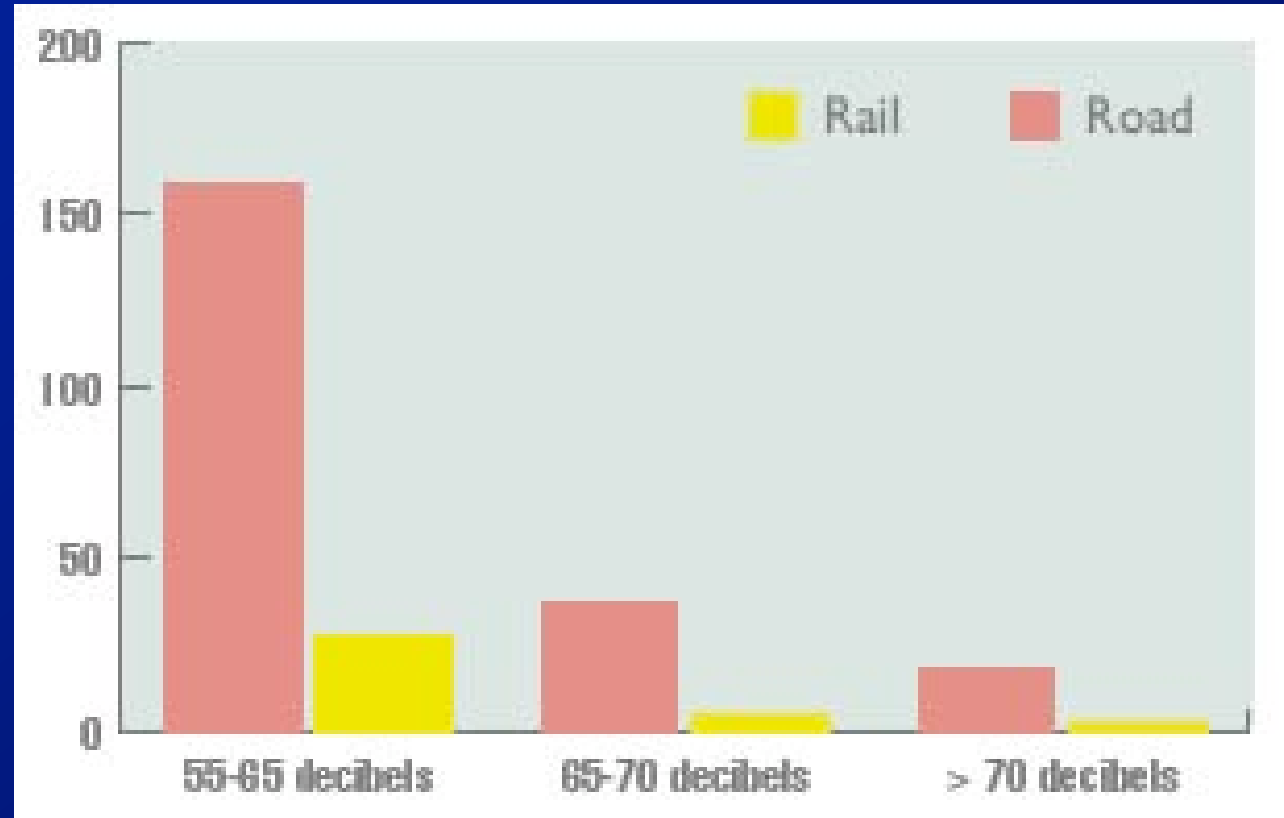
Part de la route dans la pollution de l'air : 14 à 33 %

Transport par route responsable d'au moins 80 000 morts / an



Transport et bruit

Nombre (en millions)
de personnes exposées
au bruit généré par
les transports routiers
et ferroviaires,
EU 25, 2000



Annuellement

- 50 000 décès prématurés
- 200 000 accidents cardio-vasculaires
- Coût social : 40 milliards d'euros (= 0,4% PIB = 30% coûts accidents)

Les coûts externes

Coûts pris en charge par la collectivité (par opposition aux coûts internes, directement pris en charge par les utilisateurs)

- ❑ Infrastructures (construction, exploitation, entretien, développement)
- ❑ Congestion et rareté
- ❑ Accidents
- ❑ Pollution de l'air
- ❑ Bruit
- ❑ Changements climatiques
- ❑ Nature et paysage
- ❑ Eau et sol
- ❑ Processus amont / aval

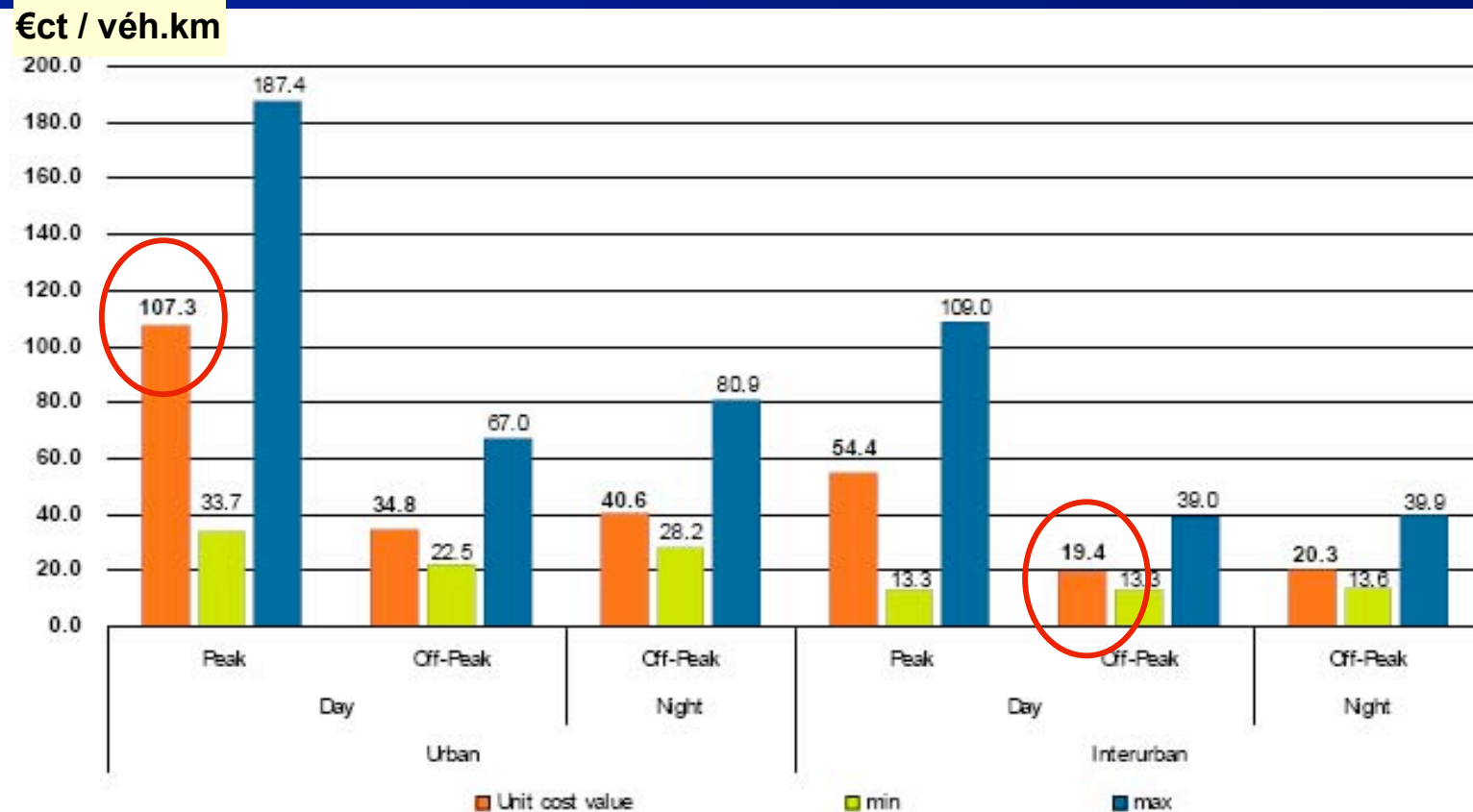
- ❑ *Coûts additionnels régions urbaines*
- ❑ *coûts additionnels régions sensibles*
(ex. bruit 5 fois plus "coûteux" dans régions alpines)

Exemple de coûts externes

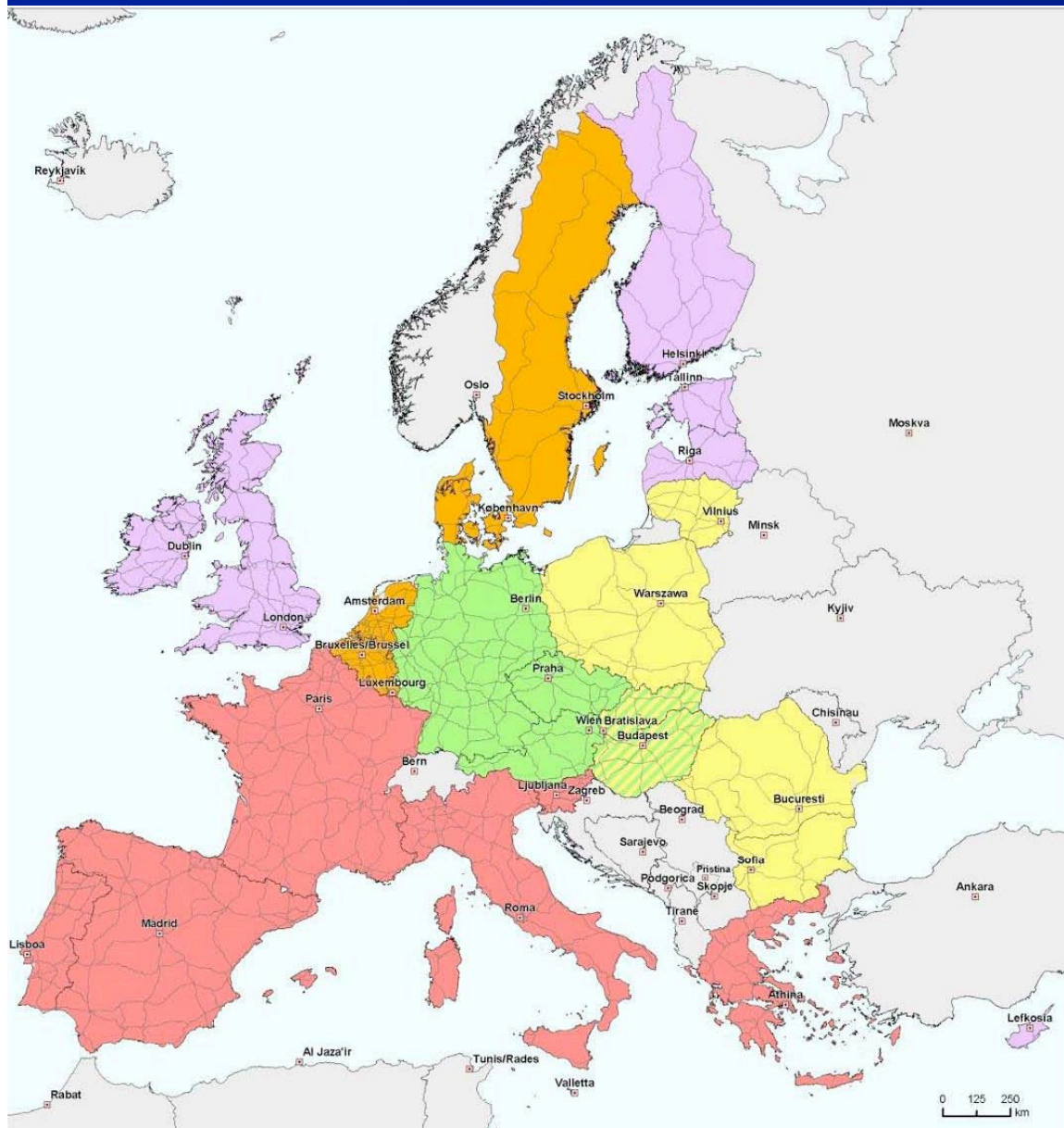
Allemagne, 2000

Trafic urbain, heures de pointe : 1 € par véh.km

Trafic interurbain, hors heures de pointe : 0,2 € par véh.km



Systemes de taxation existants



- Redevance fonction de la distance (vert) : AT, DE, CZ
- Eurovignette fonction du temps (orange) : SE, DK, Benelux (HU et SK en preparation)
- Vignettes nationales (jaune) : RO, BG, PO, LT
- Perceptions avec "barrières physiques" (rose) : GR, SI, IT, FR, SP, PT
- Pas de péages (violet) : UK, IE, FI, EE, LV
- Suisse – non-EU : redevances fonction de la distance avec internalisation des coûts externes sur tout le réseau

Retours d'expériences

Systemes basés sur la distance (AT, CH, CZ, DE)

- ❑ Amélioration du taux de remplissage, moins de parcours à vide
- ❑ Flottes de véhicules plus propres (renouvellement accéléré)
- ❑ Réduction des émissions polluantes
- ❑ Amortissement rapide, coûts = 5 % (CH) à 20 % (DE) des recettes
- ❑ Pas d'effet décelable sur le prix au consommateur

Mais ... trafic détourné, transfert modal modéré

Tarif 40 tonnes Euro IV, en € / km : AT : 0,3255 - CH : 0,52 - CZ : 0,15 - DE : 0,13

Europe et coûts externes : une vieille histoire

- 1993 Directive 93/89/CEE (taxes sur véhicules, péages et droits d'usages)
- 1995 Livre vert – Vers une tarification équitable et efficace dans les transports
- 1998 Livre blanc – Des redevances équitables pour l'utilisation des infrastructures
- 1999 Directive Eurovignette 1999/62/CE (cadre pour péages et droits d'usages)
- 2001 Directive 2001/14/CE (tarification de l'infrastructure ferroviaire)
- 2001 Livre blanc - La politique européenne des transports à l'horizon 2010
- 2006 Directive Eurovignette révisée : 2006/38/CE

Europe : institutions et compétences

Parlement européen

- 785 députés (78 Français)
- Pouvoirs législatif, budgétaire, et de contrôle politique

Conseil de l'Union européenne

- Assemblée des ministres représentant les gouvernements nationaux
- 345 voix (FR : 29) – majorité qualifiée : 255 voix
- COREPER : comité des représentants permanents
- Pouvoirs législatif, budgétaire, de coordination générale

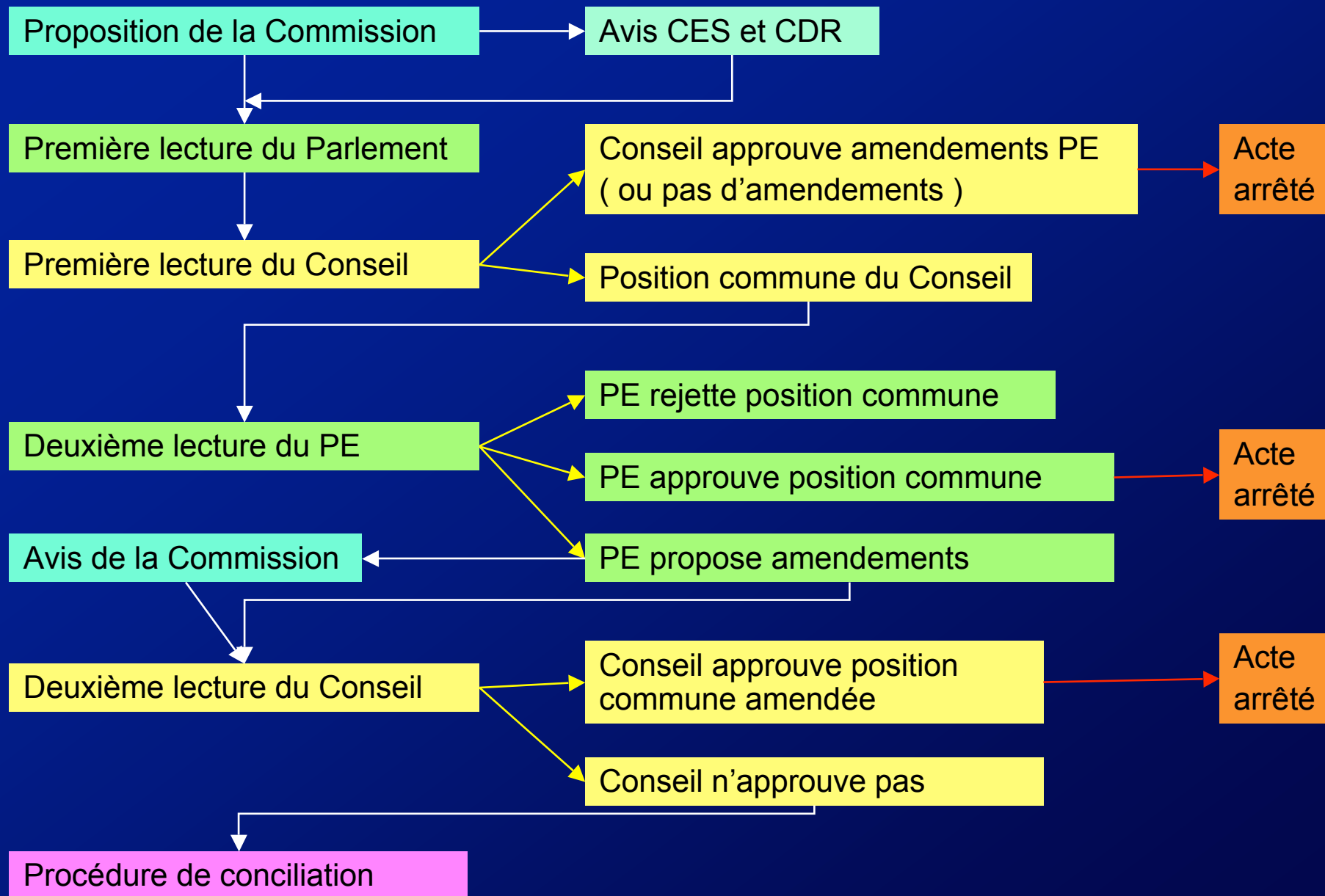
Commission européenne

- 27 commissaires, 23 Directions générales (DG)
- Fonctions législative (! droit d'initiative exclusif pour les politiques communes), exécutive, de contrôle de l'application du droit communautaire, de négociation des accords internationaux

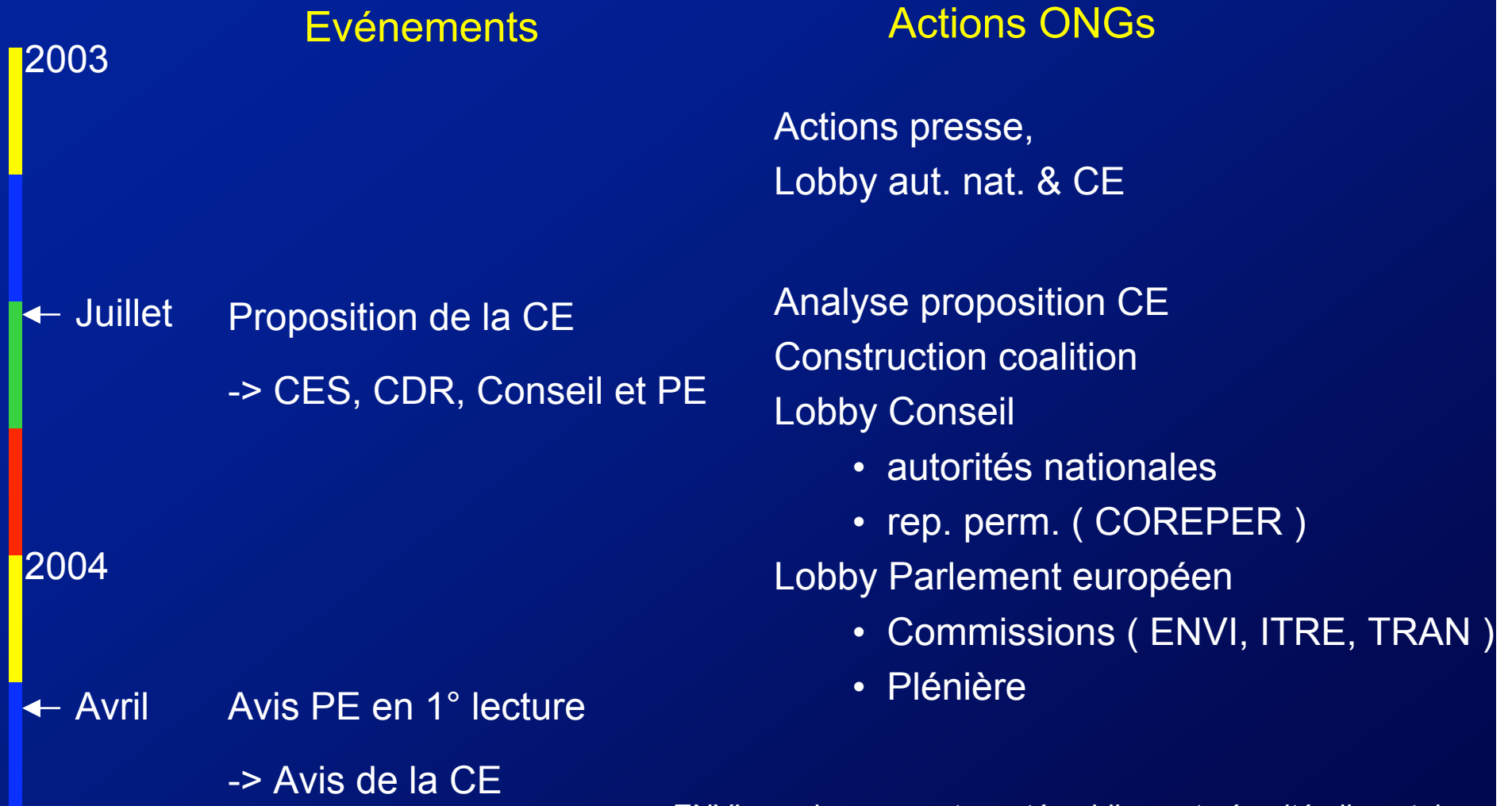
2 processus législatifs

- Unanimité (Conseil) : fiscalité, politique sociale, défense, ...
- Codécision (Parlement et Conseil) : agriculture, environnement, transport, ...

Le processus de codécision



Révision Eurovignette 2003 – 2006 (1)



ENVI : environnement, santé publique et sécurité alimentaire
 ITRE : industrie, recherche et énergie
 TRAN : transports et tourisme

Révision Eurovignette 2003 – 2006 (2)

2004

Evénements

Actions ONGs

2005

Lobby Conseil

- autorités nationales
- rep. perm. (COREPER)

← Avril

Accord politique Conseil

Actions médiatiques

← Sept.

Position commune Conseil
-> Avis de la CE -> PE

Analyse pos. comm. et avis CE

Lobby Parlement européen

← Déc.

Avis PE en 2° lecture

2006

← Mars

Avis de la CE sur 2° lect. PE
Approbation Conseil 2° lect.

← Juin

Signature par PE et Conseil

Révision Eurovignette 2006

- Application facultative
- Droits d'usage (forfaits) ou péages (fonction de la distance)
- Variation en fonction de la classe Euro obligatoire dès 2010, variation autorisée en fonction du moment (heure, jour de la semaine)
- Application au seul RTE-T
- Poids lourds de plus de 3,5 t
- Coûts d'infrastructure uniquement (construction, exploitation, entretien, développement)
Exceptions : droits régulateurs (congestion, pollution)
majorations (zones montagneuses)
- Affectation des revenus libre (recommandation d'utilisation pour le secteur des transports)

Révision Eurovignette 2006

Les attentes déçues des ONG

- Prise en compte de tous les coûts externes
- Cadre pour tous les modes de transport



Révision Eurovignette 2008

La dynamique “internalisation”

- 2006 La Directive 2006/38/CE impose à la CE de présenter pour juin 2008 un modèle compréhensible et transparent pour l'estimation de tous les coûts externes. Il devra être accompagné d'une étude d'impact de l'internalisation des coûts externes et d'une stratégie pour la mise place de ce modèle à tous les modes de transport.
- 2007 Consultation de la CE sur l'internalisation des coûts externes.
- 2008 IMPACT study on external costs => Handbook on estimation of external costs in the transport sector. Etat de l'art en matière d'évaluation des coûts externes.
- 2008 (janvier) High level stakeholders conference.
- 2008 (juillet) Communication de la Commission sur l'internalisation des coûts externes pour tous les modes de transport.

Révision Eurovignette 2008

Les attentes de T&E

- Il convient d'inclure tous les coûts
(y compris accidents et changements climatiques)
- Si la Directive demeure facultative (très probable vu le contexte politique),
il n'y a pas lieu d'étendre son champ d'action à tout le réseau
- Il faut promouvoir (obliger ?) la transition des systèmes de droits
d'usage (forfaitaires) au systèmes de péages (fonction de la distance)
- Il ne faut pas fixer de plafonds sur les péages (la méthodologie de l'étude
IMPACT offre suffisamment de garanties)
- Il est nécessaire de prévoir la possibilité de prendre en compte
les surcoûts dans les zones sensibles

Conclusions

Les politiques européennes influent directement sur les politiques nationales.

Les députés européens et les gouvernements nationaux contribuent à définir les politiques européennes.

Le suivi des processus décisionnels est complexe : il nécessite une action coordonnée des ONG.

La fédération européenne T&E est un acteur-clé.

L'action de T&E doit, pour être efficace, être complétée par les actions des ONG nationales.

A votre service :

www.iewonline.be

Tél. : 081 / 255 280

Boulevard du Nord, 6
5000 Namur



Pierre Courbe

Chargé de mission Mobilité

p.courbe@iewonline.be

