Schaan/FL, 17. décembre 2020

Communiqué de presse sur la décision des ministres des transports de l’UE

Les pays alpins menacés de perdre leur liberté d’action

**Les ministres des transports des 27 États membres de l’UE** **se sont penchés la semaine dernière sur la révision de la directive Eurovignette relative à la taxation des poids lourds sur les autoroutes. Le nouveau texte devra être adopté le 18 décembre 2020. Il limitera massivement la marge de manœuvre des régions alpines déjà fortement impactées par le trafic de transit.**

La directive Eurovignette est capitale pour la protection du climat et des Alpes, car elle réglemente la tarification des poids lourds sur les autoroutes. Pour améliorer la situation des populations dans les vallées étroites et sur les cols des corridors de transit tels que le Brenner/A, il faut impérativement éviter que les transports routiers de marchandises ne se concentrent sur les itinéraires les moins coûteux. Jusqu’à présent, les pays alpins fortement impactés pouvaient décider eux-mêmes d’introduire une majoration de péage dans les régions de montagne. Une nouvelle disposition prévoit que cette majoration pourra désormais être également appliquée par des régions extérieures aux régions de montagne européennes. L’Autriche et la Slovénie ont déjà mis en place de tels dispositifs. En revanche, la nouvelle version du texte introduit aussi deux obstacles pratiquement insurmontables : les majorations de péage devront être décidées par au moins deux pays traversés par le corridor concerné, et être approuvées par l’ensemble des États riverains.

**Un coup de grâce pour les surpéages**

Ce serait le coup de grâce pour les majorations de péage, ou surpéages, sur le Brenner : l’Allemagne et l’Italie s’opposent aujourd’hui déjà avec véhémence à la majoration minimale de 25 % prélevée par l’Autriche. Pour pouvoir maintenir ce surpéage ou le porter à 50 %, il faudrait désormais qu’il soit approuvé à la fois par l’Allemagne et par l’Italie, et qu’au moins l’un des deux pays décide lui-même de l’appliquer. « Cette disposition absurde crée une inégalité massive et discrimine les pays qui veulent améliorer le transit alpin en transférant le trafic des marchandises de la route vers le rail », dénonce Kaspar Schuler, codirecteur de CIPRA International.

**Le Parlement européen va-t-il rester ferme ?**

La ministre autrichienne des transports, Leonore Gewessler, n’a donc pas approuvé la directive Eurovignette. Elle est malheureusement la seule. Si, le vendredi 18 décembre 2020, les ministères des transports restent sourds aux préoccupations des régions concernées, il incombera au Parlement européen d’annuler cette disposition discriminatoire dans le cadre des négociations approfondies.

**En savoir plus :** [**www.cipra.org/fr/matieres/politique-alpine/la-question-du-transit**](http://www.cipra.org/fr/matieres/politique-alpine/la-question-du-transit)

(2'195 caractères, espaces compris)

Des photos en format imprimable et le texte du communiqué sont disponibles sur [www.cipra.org/fr/communiques-de-presse](http://www.cipra.org/fr/communiques-de-presse).

Pour toutes questions, prière de contacter :

Kaspar Schuler, co-directeur de CIPRA International, kaspar.schuler@cipra.org, +423 79 300 55

Michael Gams, Chargée de projet Communication, michael.gams@cipra.org

**La CIPRA, une organisation aux visages et formes multiples**

La Commission Internationale pour la Protection des Alpes, la CIPRA, est une organisation faîtière non gouvernementale avec des représentations nationales et une représentation régionale dans les sept pays alpins. Elle regroupe plus de cent associations et organisations. La CIPRA œuvre pour un développement durable dans les Alpes, comprenant la préservation du patrimoine culturel et naturel, de la diversité régionale, ainsi que la proposition de solutions transnationales répondant aux problèmes rencontrés dans l'espace alpin.

[www.cipra.org](http://www.cipra.org)