

Monsieur Jean-Baptiste Djebbari
Secrétaire d'Etat auprès de la ministre de la Transition
écologique et solidaire, chargé des Transports
Ministère de la Transition écologique et solidaire
Grande Arche de La Défense - paroi sud / Tour Sequoia
92 055 La Défense

Grenoble, le 27 mai 2020

Objet : demande de la CIPRA pour la révision de l'Eurovignette

Monsieur le Secrétaire d'Etat,

La révision de la directive « Eurovignette » revête un caractère capital sur la voie de la durabilité et de la neutralité climatique (Green Deal de l'Union Européenne). La CIPRA, Commission Internationale pour la protection des Alpes, salue les objectifs de cette révision qui vise à améliorer la situation environnementale par des règles communes et notamment la fin du système de tarification des autoroutes basé sur la durée, au profit d'une tarification sur la distance (système de péage).

La CIPRA s'intéresse, depuis sa création, à l'arc alpin qui est traversé par les plus importantes lignes de transit sur les axes nord/sud et est/ouest. La révision de la directive Eurovignette en 2011 avait déjà permis d'inclure une disposition en faveur du financement de projets d'infrastructures de transport dans les zones montagneuses par l'introduction d'un « sur-péage ».

À l'occasion de la révision en cours, la CIPRA interpelle les gouvernements signataires de la Convention alpine sur trois propositions qui devraient être prises conformément aux accords de la Convention alpine et de ses protocoles :

- **L'eurovignette doit inclure tous les coûts externes comme base de calcul,**
- **L'usage de surtaxe de péage permettant le report modal dans les zones sensibles où les régions à forte densité de population doit être renforcé et mis en place de manière effective,**
- **Les péages doivent être perçus sur la base des kilomètres parcourus (application du principe du pollueur-payeur).**

Vous trouverez le détail des préconisations de la CIPRA et de ses membres en annexe sur la dernière proposition (dossier interinstitutionnel 2017/0114 (COD) du 28-02-20). Nous souhaitons attirer l'attention sur les préoccupations suivantes :

- **Intégration des coûts externes (art. 7c)**

La proposition actuelle comprend des valeurs minimales pour le bruit, les polluants atmosphériques et les émissions de CO₂. Toutes ces valeurs ainsi que l'inclusion des coûts des accidents doivent être mises en œuvre.

Nous préconisons fortement que les États membres doivent recouvrer la totalité des coûts externes et ne soient pas autorisés à recouvrer un pourcentage seulement.



CIPRA
VIVRE DANS
LES ALPES

- **Facteur de montagne pour l'intégration des coûts externes (annexe IIIb)**

En ce qui concerne la prise en compte des facteurs dits de montagne pour les coûts externes, nous considérons que le facteur 4 est beaucoup plus approprié pour les zones de montagne. Des études récentes indiquent que le facteur 2, tel qu'il figure dans le document de l'annexe IIb, n'est pas suffisant. Ce dernier déclassement effectué fin février sera inversé.

- **Majorations pour les zones sensibles (art. 7f)**

Nous soulignons que les majorations ne doivent pas être utilisées pour augmenter la capacité routière, mais pour promouvoir les transports publics et limiter les dommages causés aux personnes et à la nature.

Nous apprécions vivement qu'une majoration régionale soit prévue dans les sections transfrontalières. Nous demandons un minimum de 25 % et nous nous félicitons de toute flexibilité au-delà. La hauteur maximale de 50 % est vraiment nécessaire et devrait même pouvoir être définie ci-dessus.

- **Différenciation des émissions de CO₂ (art. 7g-a)**

Nous saluons également l'introduction d'une inclusion différenciée des émissions de CO₂ (article 7g-a)

- **Financement croisé (art. 9)**

Nous nous félicitons du fait que les recettes seront versées aux régions touchées. Il est important de veiller à ce que ces fonds ne soient pas utilisés pour l'expansion de la capacité routière, mais pour le financement croisé des infrastructures de transfert modal (en particulier le rail et le transport combiné). Cela devrait inclure des mesures de réduction du bruit sur les chemins de fer (matériel roulant peu bruyant) ainsi que le long des itinéraires (barrières antibruit, etc.) afin d'éviter tout impact négatif supplémentaire.

La révision de la directive « Eurovignette » est l'occasion pour la France de renforcer la prise en compte de la spécificité des zones de montagne. **Nous espérons que ces propositions d'amélioration trouveront un écho favorable auprès du gouvernement français qui assure la Présidence de la Convention alpine en 2019 et 2020.**

Nous restons à votre disposition pour tout complément d'information et vous prions d'agréer, Monsieur le Secrétaire d'Etat, notre considération respectueuse.

Jean HORGUES-DEBAT
Président de CIPRA France



MNE
5 place Bir Hakeim
38000 Grenoble
France

Annexe : Position de la CIPRA sur l'amendement de la directive européenne sur les péages routiers / Directive Eurovignette / Eurocharging

Copies :

- Elisabeth Borne, Ministre de la Transition écologique et solidaire
- Brune Poirson, Secrétaire d'Etat auprès de la ministre de la Transition écologique et solidaire
- Karima Delli, Présidente de la Commission Transports et Tourisme du Parlement européen
- Olivier Véran, Ministre des Solidarités et de la Santé