



Une consultation publique a été lancée fin novembre 2007 par la Commission européenne (DG-TREN) en préparation de la révision de la directive européenne Eurovignette en 2008. Cette consultation vise à recueillir des observations sur l'internalisation des coûts externes relatifs aux différents modes de transports de marchandises. Elle est effectuée sur la base d'un questionnaire en ligne, à remplir et soumettre avant le 31 décembre 2007.

La C.A.F.I. se propose dans un premier temps de répondre à cette consultation sur la base des recommandations suivantes :

### 1 – L'internalisation des coûts externes :

La C.A.F.I. considère qu'il est important d'internaliser les coûts externes générés par les transports, dans une logique de report modal de la route vers les modes de transport plus respectueux de l'environnement.

Cependant la C.A.F.I. souhaite alerter la Commission européenne sur certaines spécificités du territoire, qui peuvent avoir des répercussions importantes sur une future internalisation des coûts externes en matière de transport.

Plusieurs remarques préliminaires peuvent être formulées :

Premièrement, la prise en compte de l'impact des transports ne doit pas faire l'objet d'une seule réponse monétarisée. Si un surcoût évalué peut en partie être répercuté auprès des transporteurs, d'autres moyens d'agir sont à envisager : non seulement par l'investissement (ex : réduction de l'impact du bruit par la réalisation de protections), mais aussi par une évolution de la norme (ex : abaissement des seuils d'émission acoustique). Ainsi l'internalisation des coûts externes ne doit pas se transformer en droit à polluer pour les usagers.

Deuxièmement, la C.A.F.I. observe que, de façon générale, les spécificités liées aux milieux de montagne sont une composante importante de ce débat. En effet les territoires de montagne sont, avec les milieux urbains, ceux où les impacts des transports semblent de façon générale les plus aggravants sur l'environnement et le contexte socio-économique local. Comme cela sera détaillé ci-après, l'impact des encombrements, des accidents, du bruit, de la pollution atmosphérique et évidemment du changement climatique est exacerbé dans les zones fortement contraintes et très fragiles de montagne. Il s'avère en outre nécessaire d'articuler ce projet d'internalisation des coûts externes avec les mesures tarifaires déjà appliquées ou projetées, notamment pour les franchissements alpins.

Troisièmement, la C.A.F.I. rappelle que l'environnement **sur le littoral méditerranéen et dans les espaces alpins est une ressource économique essentielle à préserver. Les grands axes de transit internationaux traversent ainsi des territoires dont une composante majeure de l'économie est le tourisme, activité particulièrement sensible aux nuisances générées par les transports.** Les modalités d'internalisation des coûts externes devront préciser dans quelle mesure il faudra distinguer les flux de transit et les trafics locaux : les hausses de coûts de transport ne doivent pas avoir pour effet de

pénaliser plus fortement les échanges de courte distance. Car ceux-ci sont essentiels pour le désenclavement des territoires à spécificité alpine d'une part, et pour la mobilité des populations et les économies locales plus largement, dont l'activité touristique est une composante majeure.

## 2 – L'évaluation des coûts externes :

- Les coûts liés aux encombrements :

Dans les Alpes, les incertitudes sur les temps de parcours sont importantes, en raison de la combinaison des aléas climatiques et des contraintes de sécurité. Sur le littoral, qui assume la moitié du trafic de marchandises franco-italien sur le seul passage de Vintimille, les encombrements sont récurrents et l'axe arrive à saturation. Les coûts de congestion ne peuvent pas se mesurer qu'en fonction du ralentissement des véhicules : ils doivent aussi reposer, a minima, sur le coût des dispositifs lourds à activer nécessairement pour décongestionner voire débloquer les encombrements, comme l'illustre certaines situations dans les vallées alpines en saison hivernale.

- Les coûts liés aux accidents :

L'intégration des équipements de sécurité dans le coût des infrastructures qui peuvent donner lieu à péage – et notamment les équipements de sécurité des tunnels alpins – permet déjà une part d'internalisation des coûts spécifiques dédiés à la sécurité. Cette charge est d'autant plus importante en tunnel routier alpin ou dans le secteur ferroviaire que tout accident dans ces milieux a un impact médiatique beaucoup plus fort que sur une route classique.

- Les coûts liés au bruit :

Dans les vallées alpines, les régimes élevés des moteurs de poids-lourds à la montée et les freinages répétés à la descente font qu'un véhicule génère davantage de bruit que dans un autre environnement. Par ailleurs, les phénomènes de réverbération acoustique augmentent beaucoup l'impact potentiel d'une source de bruit. La C.A.F.I. suggère en conséquence que les valeurs d'internalisation des coûts relatifs au bruit prennent en compte ces spécificités alpines.

Par ailleurs, les Alpes franco-italiennes sont fortement concernées par le développement du transport par rail : or le bruit est souvent l'un des premiers critères de non-acceptation de ce mode de transport par les populations riveraines. La C.A.F.I. attire l'attention de la Commission européenne sur ce facteur clé, dont le traitement doit permettre de favoriser la réalisation au plus tôt des grandes traversées ferroviaires alpines et l'amélioration des infrastructures ferroviaires en général pour le fret.

- Les coûts liés à la pollution atmosphérique :

En montagne, le régime élevé des moteurs ainsi que la moindre densité d'oxygène entraînent des pollutions atmosphériques liées aux véhicules routiers plus importantes que dans d'autres milieux. En outre, la topographie confinée et certains phénomènes climatiques conduisent à des concentrations parfois très élevées, qui peuvent être très préjudiciables au regard de la fragilité du milieu naturel et de la valeur patrimoniale que représentent les territoires alpins pour l'ensemble de l'Europe. La pollution atmosphérique est plus largement préjudiciable au secteur d'activité touristique (qui représente une part importante des économies locales) et nuit à l'image des villes et villages traversés. La C.A.F.I. s'interroge sur les mesures à prendre en compte pour réduire ces nuisances : au-delà de l'internalisation des coûts liés à la pollution atmosphérique, il convient d'identifier les mesures concrètes permettant d'agir directement – si nécessaire – sur les flux de circulation.

- Les coûts liés au changement climatique :

Les territoires alpins se révèlent particulièrement vulnérables aux conséquences du réchauffement climatique d'un point de vue environnemental et économique. Les espaces côtiers souffrent aussi de ces changements climatiques et risquent de voir leur géographie modifiée de manière critique au cours

des prochaines années. Les collectivités membres de la C.A.F.I. sont donc particulièrement attachées à leur prise en compte.

### 3 – Les outils de tarification et l'utilisation des recettes :

La C.A.F.I. estime que les politiques publiques en matière de réglementation, de tarification et de fiscalité du transport de marchandises doivent impérativement s'élaborer de manière coordonnée sur l'ensemble de l'arc alpin (y compris Vintimille), afin d'éviter des reports de trafic d'un itinéraire sur l'autre.

Notamment pour tenir compte des spécificités territoriales, la C.A.F.I. s'interroge sur la possibilité d'articuler les instruments tarifaires avec une politique réglementaire multiforme incluant l'établissement de normes (à l'exemple des normes Euro sur les émissions des véhicules routiers), une régulation des flux visant le maintien de la fluidité et la sécurité, la possibilité d'interdire tel ou tel type de trafic particulièrement nuisant ou dangereux (pourvu qu'une solution alternative aux performances comparables existe), etc.

Que ce soit sur la mise en place d'outils de tarification ou l'affectation des recettes perçues par l'internalisation des coûts externes, la C.A.F.I. souhaite que le dispositif qui sera retenu permette de contribuer efficacement à la mise en place de solutions modales alternatives respectueuses de l'environnement, qu'elles soient ferroviaires, fluviales ou maritimes.

Il faudra aussi veiller à distinguer, lors de l'affectation des recettes, la part de celles provenant du trafic de transit – qui a un impact sur l'ensemble des passages transnationaux – de la part des recettes issues du trafic d'échange ou du trafic local. En effet, dans les grands principes, il peut s'avérer intéressant d'affecter les recettes générées par la taxation d'un trafic de transit à la réalisation de grandes infrastructures sur les corridors européens. Pour autant, il paraît difficilement acceptable qu'un trafic local génère des recettes qui permettront de financer des projets prioritaires situés sur un autre corridor.

Par ailleurs, les mesures tarifaires envisagées ne doivent pas pénaliser plus fortement les échanges de courte distance. Car ceux-ci sont essentiels pour les économies locales et la mobilité des populations. Le territoire de la C.A.F.I. est en effet particulièrement concerné par les problèmes liés à la fluidité du trafic le long du littoral, ainsi que par le désenclavement des territoires alpins. Dans ce sens, une nouvelle tarification ne peut se traduire par l'application d'un coefficient majorateur, car cela constituerait un facteur aggravant pour l'économie locale, et cela d'autant plus si l'assiette de calcul s'appuie sur le coût des péages existants. En effet ces péages sont déjà liés à la cherté de l'infrastructure, particulièrement sur les tunnels alpins, alors que les coûts externes ne sont pas dépendants de celle-ci.

Enfin, un surpéage aux points de passage contribuerait à creuser davantage l'écart tarifaire entre les passages franco-italiens nord et sud, rendant par la même encore plus attractif l'axe littoral avec un phénomène de report de trafic au sud de l'arc alpin.

### 4 – Commentaires généraux :

La C.A.F.I. attire l'attention sur d'autres impacts dus aux transports, particulièrement sensibles pour les territoires montagnards et maritimes, pourtant difficilement valorisables économiquement, telles que les atteintes à la biodiversité, la dégradation des paysages et les atteintes à la valeur patrimoniale ou symbolique des espaces alpins et côtiers.

La C.A.F.I. souhaite ensuite, compte-tenu des enjeux que cela représente pour les Alpes franco-italiennes, être encore associée aux travaux de la Commission européenne sur la définition et les modalités de mise en œuvre de l'internalisation des coûts externes.