

Said El Khadraoui, Mathieu Grosch, Dirk Sterckx : les membres effectifs belges du **Comité “Transport”** du **Parlement européen**

Internalisation des coûts externes, révision de la directive Eurovignette, accès à la profession,... : autant de sujets brûlants sur lesquels MM. El Khadraoui, Grosch et Sterckx, tous trois députés européens membres de la commission « Transport », ont répondu sans détours.

Ils ont également expliqué leur vision du futur du transport et fait part, sur un plan plus personnel, de leurs projets après les élections.



1

Quelle est votre vision sur la question de l'internalisation des coûts externes ? Etes-vous favorable à une extension aux autres utilisateurs de la route ?

Mathieu Grosch (CSP/CDH) : Le problème de l'internalisation des coûts est un débat que nous menons depuis (trop) longtemps. Il me semble évident que tout mode de transport qui profite des investissements publics ou qui a une influence sur la qualité de vie (environnement, santé,...) devrait participer de façon similaire aux dépenses ou conséquences.

Malheureusement quand on en parle, on veut trop souvent mettre les modes de transport en

concurrence au lieu de les traiter de façon similaire. Le transport routier est toujours le premier visé et considéré comme un "mal nécessaire", tandis qu'il contribue à 80 % au transport de marchandises et est un élément économique de première importance. Les taxes demandées dans ce contexte ne servent quant à elles pas toujours à améliorer l'infrastructure ou à diminuer les "méfaits" sur l'environnement ou la santé. Elles servent, dans beaucoup de pays, tout simplement de recette générale supplémentaire.

Dirk Sterckx (Open VLD) : En principe, la prise en compte des coûts externes du transport est globalement une bonne chose, **mais nous ne pouvons pas le limiter qu'à certains moyens de transport.** Nous devons calculer les coûts externes de tous les modes de transports et les porter en compte. Pour l'instant, cet exercice n'a pas encore été effectué. J'espère que cela se fera le plus vite possible.

Saïd El Khadraoui (sp.a) : Il est nécessaire de réformer le système de transport européen et de le rendre plus durable. Selon les chiffres de la Commission Européenne, **le transport par route devrait augmenter, par rapport à 2001, de 55 % d'ici à 2020.** Si nous ne faisons rien, tout le monde devra subir les embouteillages. L'internalisation des coûts externes, via un système de taxe kilométrique intelligente, donne les impulsions économiques nécessaires pour organiser le transport de manière plus efficace. Cela stimulerait aussi l'usage de véhicules plus écologiques. Avec ces rentrées, il serait possible de travailler à la suppression des coûts externes.

*Mathieu Grosch :
"Le transport routier est toujours le premier visé et considéré comme un mal nécessaire, tandis qu'il est un élément économique de première importance"*



Saïd El Khadraoui : “Les états membres peuvent introduire un système de péage pour couvrir les coûts d'infrastructures, le bruit, la pollution et le coût des files”

2

Quelles sont les avancées en matière d'internalisation des coûts externes ? Quelles propositions avez-vous à formuler ?

Saïd El Khadraoui : Le Parlement Européen a entretemps approuvé mes propositions : les états membres qui le souhaitent peuvent introduire un système de péage dans lequel non seulement les **coûts d'infrastructures** peuvent être pris en compte mais aussi le « **bruit** », la « **pollution de l'air** » et le « **coût des files** ». Le montant de ces coûts peut être calculé par kilomètre et être adapté selon les marqueurs environnementaux du véhicule ou selon la tranche horaire des déplacements. Le Parlement estime que **ces rentrées ne peuvent pas uniquement servir à remplir les caisses de l'état mais doivent être réinvesties dans le système de transport**. En première instance, des mesures visant à diminuer les coûts externes (par ex. investir dans le « macadam silencieux » ou dans les panneaux d'isolation le long des routes pour réduire la charge sonore) peuvent être financés grâce à ce système. Ou investir dans les « missing links » ou les moyens de transport alternatifs (rail, navigation fluviale) pour réduire la congestion. La balle est maintenant dans le camp des états membres qui, à l'intérieur du Conseil, peuvent arriver à un consensus. Lorsque cela sera fait, une négociation se tiendra entre les Etats membres et le Parlement Européen

afin d'arriver à un texte définitif. J'estime que cela pourrait encore nécessiter une année à cause des importantes divergences d'opinion.

Dirk Sterckx : Je suis partisan de la proposition de révision de la directive eurovignette, qui permet aux Etats membres de porter en compte les coûts externes du transport routier sur route, à la stricte condition que :

- La prise en compte des coûts externes ne soit autorisée que si les revenus de ces taxes soit utilisés pour s'attaquer au problème (les « earmarks »). **Les revenus de cette taxe sur la congestion doit être utilisée pour réduire la congestion (par ex. pour financer les missing links, améliorer la fluidité du trafic et les alternatives pour les navetteurs)**. Les revenus de la taxe sur la nuisance sonore pourrait servir pour les écrans sonores ou les recouvrements de routes.
- Les systèmes de péage soient interopérables et que la perception des taxes ne ralentisse pas les chauffeurs. Nous constatons déjà maintenant que les chauffeurs routiers rencontrent de grandes difficultés à se familiariser avec les différents systèmes de perceptions et à utiliser des infrastructures très divergentes. Les nouvelles taxes doivent être perçues de manière électronique.

Le grand point de discordance au sein du Parlement Européen reste la facturation de la congestion et les conditions sous lesquelles cela doit se passer. Cela s'est avéré lors des votes. Le Parlement Européen a approuvé le principe de la taxe sur la congestion mais avec une petite majorité (11 voix de différence), toutes les modalités furent refusées. Je trouve que le Parlement Européen a

laissé tomber une chance de fixer un cadre strict pour l'application de la taxe sur la congestion. Les libéraux pensent que les Etats membres ne doivent pouvoir facturer la congestion au transport routier que si les automobilistes y contribuent également. En effet, **ce ne sont pas que les camions qui occasionnent des embouteillages, bien au contraire**. Selon nous, cette condition, accompagnée d'un strict earmarking, est indispensable. Je ne suis donc pas entièrement positif par rapport à ce résultat. Le dossier se trouve maintenant auprès du Conseil des Ministres où les discussions seront tout aussi houleuses. Certains pays y sont favorables, d'autres, comme l'Allemagne, veulent continuer à faire comme bon leur semble.

Mathieu Grosch : L'avancée essentielle dans ce dossier me paraît aussi être l'exigence d'**utiliser les recettes pour améliorer la mobilité**. L'affectation des recettes est essentielle. Outre cette proposition, j'avais soutenu l'idée de **traiter identiquement et simultanément tous les modes de transport**: l'aviation, le transport maritime (très polluant e. a.), le chemin de fer (très bruyant e. a.).

Etant opposé à une taxe sur la congestion, je suis d'avis que celle-ci ne peut être discutée que dans un cadre général pour tous les utilisateurs de la route. Par ailleurs l'absence d'investissement du secteur public dans certaines régions ou sur certains tronçons connaissant depuis des années le phénomène de congestion ne sera pas résolu par une taxe s'il n'y a pas obligation claire et directe de pallier à cette situation de façon urgente.



Dirk Sterckx :
"Si le secteur belge du transport ne peut plus caboter dans les pays limitrophes, cela ne lui sera certainement pas favorable"

3

Quel est l'impact de cette mesure sur la mobilité européenne?

Saïd El Khadraoui : L'impact de cette directive dépend de la manière dont les Etats membres feront usage des nouvelles possibilités. Les conséquences financières pour les transporteurs seront de toutes manières réduites car les tarifs maximums de péage seront vraisemblablement fixés. L'application du système pourrait conduire à **une augmentation des coûts opérationnels de 3% en moyenne**. On essaiera d'éviter le péage surtout dans les zones

touchées par la congestion en évitant de conduire pendant les heures de pointe. Des véhicules plus verts seront encouragés par le coût plus élevé au péage des vieux camions. Ces rentrées supplémentaires pourront être investies de manière intelligente pour résoudre les problèmes de congestion et palier aux dommages environnementaux. **Un remplacement du transport par route par d'autres modes de transport sera très réduit.** D'autres mesures seraient encore nécessaires pour stimuler le transport intermodal. Si l'objectif est de réduire les embouteillages et que l'on n'investit pas dans la résolution du problème, alors **la taxe kilométrique, qui ne sera d'application que pour les camions, aura peu de résultats.** Pour obtenir la majorité au Parlement, j'avais aussi

proposé que les Etats membres qui souhaitaient développer un système de péage dans lequel les coûts de la congestion étaient pris en compte, devaient aussi prévoir un instrument comparable pour tous les autres véhicules. Il ne manquait que quelques votes pour que ce lien avec les autres véhicules ne passe. Il y a cependant une chance réelle que cela ne se réalise plus tard. Tout le monde réalise c'est un point très délicat : une taxe kilométrique pour les voitures ne me semble acceptable qu'à terme que si un système socialement responsable est développé et qu'on investit en masse dans les transports en commun.

4

Un thème très important pour le secteur du transport est celui de l'accès à la profession et au marché. Un point brûlant reste celui du cabotage. Que pensez-vous de la règle des « 3 sur 7 » qui vient d'être décidée ? Quels en sont les avantages et les inconvénients pour les transporteurs belges ?

Saïd El Khadraoui : Il était important d'apporter rapidement de la clarté en ce qui concerne le cabotage afin qu'il soit appliqué partout de la même manière. Jusqu'à présent, le cabotage n'était utilisé que sur « base temporaire » mais cela donnait lieu à des interprétations diverses. Il est maintenant convenu qu'un **chauffeur a le droit de prendre trois chargements, dans un laps de temps d'une semaine, sur le chemin du retour.**

Cela aidera déjà dans beaucoup de cas à éviter que le camion ne roule à vide, et c'est une bonne chose. Je comprends ceux qui souhaitent plus de liberté pour pouvoir augmenter leurs parts de marchés ailleurs, mais aussi longtemps que les règles du jeu en matière sociale ne sont pas plus ou moins égales en Europe, la prudence est de mise. Je veux éviter que nos entreprises et les chauffeurs qui y sont employés soient évincés par la concurrence par les prix dumping bon marché que les autres peuvent offrir. Il est convenu que la Commission Européenne réalise une étude en 2013 sur les conditions sociales de travail dans le secteur.

A la suite de cela, les règles de cabotage pourront éventuellement être assouplies. Beaucoup dépendra des contrôles effectués par les Etats membres. En même temps, les règles sur l'accès à la profession sont devenues plus sévères. Et ceci afin d'éviter, comme les « entreprises boîtes aux lettres » en Europe de l'Est. C'est une bonne chose.

Dirk Sterckx : La Commission Européenne a toujours défendu avec vigueur un marché de transport européen. En gardienne des Traités européens, elle a fourni ces dernières années de nombreux efforts pour convaincre les Etats membres de parvenir à un marché européen non seulement pour le transport routier mais aussi pour le rail et le transport aérien.

Dans son livre blanc de 2001, la Commission Européenne se targuait de ses réalisations sur le plan du transport routier. « Actuellement, un camion ne doit plus rentrer à vide après un voyage à l'étranger. Il peut aussi charger des marchandises en dehors de son Etat membre et les transporter. La libre circulation des services de transport par route est devenue une réalité. » (Livre blanc, p.6).

Mais, précisément au moment où le marché européen du rail prend forme (approbation d'un troisième ensemble de mesures pour le rail et du règlement des transports en commun), et que le marché européen du transport aérien continue à se développer (Single European Sky, accord Open Sky Etats-Unis / Union Européenne), la Commission fait machine arrière : elle approuve une proposition qui fragmentera à nouveau le marché européen du transport par route.

Le Conseil freine également des quatre fers. La crise, qui frappe maintenant aussi le secteur du transport par route, n'y est évidemment pas étrangère.

Il est pourtant erroné de penser que rétablir les frontières en limitant les possibilités de cabotage offrira une solution à la crise du secteur du transport.

Si le secteur belge du transport ne peut plus caboter dans les pays limitrophes, ou ne peut le faire que sous des conditions très strictes (comme par ex. l'obligation de vider d'abord le camion ou de n'autoriser que le cabotage consécutif), cela ne lui sera certainement pas favorable.

Il est vrai que les entreprises étrangères de transport peuvent effectuer des trajets chez nous, mais si nous faisons le bilan, je pense que le secteur belge du transport a

tout intérêt à rester un marché ouvert. Nos transporteurs travaillent consciencieusement, ont une bonne connaissance linguistique et ne doivent pas craindre la concurrence étrangère, bien au contraire.

J'espère que les efforts que je fournis avec certains de mes collègues libéraux pour garantir un cabotage libre au moins au sein du Benelux porteront leurs fruits. Cela me semble être un minimum. D'un autre côté, je trouve que **nous devons être sévères en ce qui concerne le dossier de l'accès à la profession.** Nous avons tout intérêt à affiner les règles de l'accès à la profession et d'améliorer le contrôle de ces règles. Nous devons éviter les mauvaises pratiques dans de telles affaires car elles peuvent mener à la concurrence déloyale. Je trouve aussi que nous devons être très sévères à l'encontre des « entreprises boîte aux lettres ».

Mathieu Grosch :
“Dans un marché ouvert, le cabotage ne devrait pas être limité. Il sert avant tout à éviter les voyages à vide”

Mathieu Grosch : Dans un marché "ouvert" le cabotage ne devrait pas être limité, il sert avant tout à éviter les voyages à vide. Si par contre le cabotage est utilisé pour tirer bénéfice des différences de salaire et de fiscalité toujours énormes en Europe, en utilisant la main d'oeuvre en provenance de pays "moins chers", ce n'est pas le but de l'Europe. C'est de la distorsion de marché et de la concurrence déloyale qu'il faut éviter.

Selon moi, il est dès lors utile, dans un premier temps, de limiter le cabotage et d'analyser l'évolution sociale et fiscale en Europe avant de l'élargir, c'est la seule façon de sauvegarder dans tous les pays d'Europe un tissu économique de transporteurs, essentiel à l'économie et à l'équilibre des régions.

Saïd El Khadraoui :
"Malgré le recul temporaire en ces temps difficiles, je suis persuadé que le secteur du transport connaîtra une croissance continue dans le futur."



5

Comment envisagez-vous le futur pour le secteur du transport ?

Mathieu Grosch : La crise actuelle montre un secteur confronté à de graves difficultés : l'avenir c'est donc

- un équilibre social et fiscal plus grand
- une évolution technique qui tient compte de l'écologie et de la sécurité
- un investissement des Etats dans un transport intelligent et une infrastructure moderne qui favorise la comodalité, car la demande en transport augmentera dans les années à venir, ce qui ne mettra pas les modes de transport en concurrence, mais en complémentarité
- créer un vrai espace de transport européen où les pays membres acceptent qu'il est plus important d'avoir une seule législation européenne au lieu de 27 différentes
- harmoniser les contrôles et les sanctions en Europe, car les différences sont trop importantes et la discrimination, surtout face aux transporteurs "étrangers" dans certains pays, trop flagrante
- une formation plus poussée au métier de transporteurs et aux occupations annexes en logistique

Saïd El Khadraoui : Malgré le recul temporaire en ces temps difficiles, je suis persuadé que le secteur du transport connaîtra une croissance continue dans le futur. Entre 1995 et 2004 les

chiffres de croissance suivants ont été relevés :

- Le transport de marchandises par route a augmenté de 35%, le transport de personnes par voiture de 19%. Le transport par bus de 5%.
- Le transport de marchandises par navigation a augmenté de 29%, la niche qui a connu la plus grande croissance est celle du transport de containers avec une croissance moyenne annuelle de 13.5% entre 2001 et 2004.
- Le transport ferroviaire augmente beaucoup moins vite. Le transport de marchandises a augmenté de 6% et le transport de personnes de 9%.
- L'aviation a connu la plus grande croissance. Le transport de passagers a augmenté de 55% au cours de la période de référence et le nombre de routes a doublé.

Comme mentionné plus haut, le transport par route devrait augmenter de 55% d'ici 2020. Cela signifie que bon nombre d'initiatives doivent être prises pour organiser tout cela de manière durable. Des mesures de prix comme la taxe kilométrique en font partie mais nous devons aussi organiser de manière beaucoup plus efficace et moins chère le transfert de marchandises du train au navire fluvial ou du camion au train. En même temps, nous devons mieux penser l'implantation de nos entreprises : la répartition dans l'espace est aussi importante. **Et lors de grands investissements portuaires, il faut immédiatement libérer l'argent nécessaire pour pouvoir transporter par route les marchandises vers l'hinterland.** Souvent, on construit d'abord le dock et il faut ensuite

attendre des années avant qu'on investisse dans le reste. Enfin, l'Europe doit investir dans la recherche et le développement de nouveaux carburants et de véhicules plus sûrs. J'attends beaucoup des innombrables applications que le système GPS européen Galileo apportera.

Dirk Sterckx : D'après moi, il est, pour l'instant, très difficile de se tourner vers le futur. En 2008 nous avons connu une fluctuation des prix du pétrole de 1 à 3 et retour. Nous sommes maintenant en plein dans une crise économique. Il est très difficile de prévoir ce qui va se passer sur le plan économique, encore moins dans le secteur du transport qui en dépend directement. Dans quelle mesure les prévisions en matière de congestion et d'augmentation des prix de l'énergie sont valables et dans quelle mesure nous devons les revoir. Je pense que nous devons dans tous les cas travailler à une plus grande efficacité de l'énergie et réduire notre dépendance aux produits pétroliers. La crise repousse peut-être temporairement ce problème à l'arrière-plan mais il reviendra en force dès la reprise de l'économie.

D'autre part, nous devons être extrêmement vigilants de ne pas prendre des mesures de panique, comme dans le dossier du cabotage, que nous regretterons plus tard. Le transport ne peut être florissant que dans un marché interne ouvert. Toute restriction sur le marché interne signifie une limitation du transport.

6

Quels sont vos projets personnels pour et/ou après les prochaines élections ?

Dirk Sterckx : Je suis candidat pour les prochaines élections. J'espère pouvoir poursuivre mon travail au sein de la commission transport. Pour moi, il est important que chaque moyen de transport soit organisé de la manière la plus efficace possible et qu'il puisse compter sur un cadre légal européen équilibré. Nous disposons de tous les modes de transport dont nous avons besoin et devons les combiner selon la nécessité de chaque situation. Mon cheval de bataille restera, aussi après les élections, le bon fonctionnement du marché européen du transport. Nous devons tenter d'éliminer les dernières limitations au marché interne du transport.

Saïd El Khadraoui : Je suis à la deuxième place sur la liste européenne du sp.a et j'espère pouvoir poursuivre dans les années à venir mon travail pour une politique européenne de transport plus efficace et durable. Nous aurons encore beaucoup de travail avec la directive Eurovignette, avec de nouvelles initiatives en matière de mobilité urbaine et la transition à un transport aérien plus vert. De plus, nous débattons d'une vision nouvelle et plus adaptée du transport en Europe. Les propositions de la Commission (un nouveau Livre Blanc du transport 2030) sont déjà attendues dans le courant du mois de juin. Dans l'ensemble, l'Europe devra changer de cap dans les années à venir. La crise bancaire et les temps économiques difficiles demandent une Europe entreprenante qui peut nous préparer pour le futur. Cela signifie pour moi que l'accent doit davantage être mis sur la cohésion sociale au lieu d'être tournée uniquement « vers le marché » et que nous devons investir en masse dans les énergies renouvelables par

exemple. Cela a pour avantage de mettre des personnes au travail de manière utile et de nous rendre moins dépendants de l'import de pétrole et de gaz mais aussi de nous construire une avancée sur le reste du monde.

Mathieu Grosch : Mon objectif est de faire comprendre aux citoyens, aux entreprises, aux employés que le transport est un des éléments essentiels dans l'économie et dans leur vie de tous les jours.

Etre concret et simple, et me battre contre les nouveaux nationalismes ou régionalismes qui risquent, par des arguments populistes, de faire douter de l'importance essentielle d'une Europe forte, cohérente et efficace.

Même si je ne suis pas élu, l'Europe restera mon cheval de bataille. Ce n'est pas une question de conviction, mais "d'Etat d'esprit".



Bio express de Saïd El Khadraoui

- Né le 9 avril 1975 à Louvain
- Membre du sp.a
- Maîtrise en histoire moderne (KUL), formation complémentaire en relations internationales
- Depuis 2003 :
Député au Parlement européen



Bio express de Mathieu Grosch

- Né le 14 septembre 1950 à Eupen
- Membre du Christlich Soziale Partei
- Licencié en langues germaniques (ULg)
- Depuis 1994 :
Député au Parlement européen



Bio express de Dirk Sterckx

- Né le 25 septembre 1946 à Herent
- Membre de l'Open VLD
- Licencié en langues germaniques (RUG)
- Depuis 1999 :
Député au Parlement européen