



Poids lourds : l'Europe souhaite taxer la pollution et le bruit

Les ministres de l'UE se sont prononcés en faveur de nouvelles règles européennes qui autoriseraient les États membres à taxer les poids lourds afin de couvrir le coût de la pollution atmosphérique et sonore.

Cette taxe s'ajouterait à celle déjà appliquée pour couvrir les coûts relatifs aux infrastructures. Telle qu'elle est proposée, la révision de la directive « Eurovignette » permettra aux États membres de mieux gérer les problèmes de circulation, en leur laissant la possibilité de moduler les taxes appliquées aux poids lourds en fonction du moment de la journée.

La réglementation actuelle

La directive « Eurovignette » de 1999 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures établit, au niveau de l'UE, un cadre pour la perception des péages et des droits d'usage. La directive autorise les États membres, sans les y obliger, à percevoir des droits

d'usage (sur une base temporelle, tels que droits journaliers, hebdomadaires, annuels) ou des péages (en fonction de la distance, par exemple kilométrique) pour les poids lourds de plus de 3,5 tonnes (petits camions), à condition d'éviter toute discrimination et de fixer des droits d'usage et des péages limités à la couverture des coûts strictement nécessaires d'entretien et de remplacement des infrastructures routières.

La directive « Eurovignette » actuelle interdit la perception d'autres taxes couvrant, par exemple, les « coûts externes » générés, notamment, par la pollution atmosphérique et sonore, qui sont pour l'heure supportés par la société et les contribuables.



Le contexte...

Quelque 30 000 km d'autoroutes sont actuellement soumis à péage en Europe. Environ la moitié fait partie du réseau RTE-T et entre donc dans le champ d'application de la directive « Eurovignette ». La directive révisée couvrirait toutes les autoroutes à péage, ce qui constituerait une hausse substantielle.

À l'heure actuelle, les taux des péages varient entre 15 et 25 centimes par kilomètre, selon le type de poids lourd et le réseau. La nouvelle directive autoriserait les États membres qui le souhaitent à augmenter les péages d'environ 20 % à 30 %, soit, en moyenne, 3 à 4 centimes par kilomètre.

Pour les routes non couvertes par la directive « Eurovignette », le principe de subsidiarité s'applique. Chaque État membre peut décider d'appliquer ou non des taxes et est libre d'en fixer le taux. La directive ne couvre pas, notamment, les régimes de taxation de la circulation urbaine, tels que ceux instaurés à Londres et à Stockholm.

La proposition de révision de la directive « Eurovignette » examinée par les ministres des transports vise à :

- Permettre aux États membres d'inclure dans les péages routiers imposés aux camions, en plus des taxes relatives aux coûts d'infrastructure, une taxe couvrant la pollution atmosphérique et sonore que ces véhicules génèrent. Cette taxe devra être calculée selon une méthode commune et respecter des plafonds définis dans la directive pour éviter les pratiques abusives ;
- Autoriser une plus grande variation des taux des péages, sans incidence sur les recettes, pour permettre aux États membres de gérer plus facilement la circulation et de réduire l'encombrement des routes. Dans la pratique, les États membres pourront moduler les péages en fonction de la circulation et en augmenter le montant en période de pointe, à condition de diminuer celui-ci en période creuse ;



Transports [Routes]

- Encourager le réinvestissement de ces recettes supplémentaires dans des projets visant à rendre les transports plus écologiques (recherche et développement en matière de technologies automobiles propres, construction d'autres types d'infrastructures de transport et réduction de la pollution à la source);
- Etendre le champ d'application de la directive « Eurovignette » pour qu'elle couvre non seulement le réseau RTE-T (comme c'est le cas à l'heure actuelle) mais également toutes les

autoroutes d'Europe, et soumettre ainsi le calcul des taux des péages aux règles de la directive pour éviter toute discrimination.

Le texte adopté par les ministres des transports sera soumis au Parlement européen et n'acquerra force de loi qu'une fois adopté par les députés.

Le dossier complet est disponible à l'adresse suivante :
http://ec.europa.eu/transport/greening/index_en.htm

exemple l'optimisation des ventilateurs du système de refroidissement du groupe diesel ou la pose d'absorbants de bruit à la fois sur les voies et les roues. En partenariat avec le CNRS, ces travaux ont en outre permis de mettre au point un système de simulation de bruit au passage : Vamppass. Grâce à cet outil qui recueille et synthétise les données de bruit et qui désigne les sources à traiter en priorité, SNCF est en mesure de diviser par 5 les nuisances sonores liées à ses trains.

S'agissant des ponts ferroviaires, un dispositif a été imaginé qui associe un système d'attache des rails optimisé, des absorbants dynamiques posés sur le rail et les traverses, et des écrans absorbants qui, ainsi combinés, font « taire » le pont au passage du train.

La pollution sonore liée au fret fait également l'objet d'un effort de recherche spécifique. Dans le cadre du programme PREDIT, notamment, les chercheurs SNCF ont développé un logiciel permettant de calculer les caractéristiques du mur antibruit idéal. En Île-de-France, des campagnes de

2011 ou l'odyssée de l'écomobilité pour la SNCF

La SNCF a choisi de placer la seconde édition de ses « Rendez-vous Clients », le 6 janvier dernier, sous le signe de l'écomobilité en rassemblant sous ce terme l'ensemble de ses actions et innovations contribuant à l'application des principes du développement durable dans ses services. Le choix de ce fil rouge reflète l'état d'avancement important de ces sujets au sein de SNCF notamment en ce qui concerne le bruit.

Au cours de cette rencontre, la SNCF a souhaité partager le plus largement possible les engagements pris depuis plusieurs années, tout comme les projets en cours et les axes de R&D, qui forment aujourd'hui un tout cohérent irriguant l'ensemble de ses activités. En 20 ans, les travaux de recherche menés par SNCF sur le sujet des nuisances sonores ont abouti à une réduction de 10 décibels du bruit généré par les trains. La SNCF se fixe de regagner 10 décibels supplémentaires à l'horizon 2020. Pour atteindre cet objectif, les chercheurs et ingénieurs étudient toutes les sources de bruit des trains – moteur, roulement et bruit aérodynamique – puis développent et mettent en œuvre des solutions de réduction pour chacune d'entre elles. La recherche SNCF a déjà conçu une large gamme de solutions, incluant par

