La Commission européenne a émis une proposition législative qui permettrait aux Etats membres, à partir de 2011, de faire payer aux poids-lourds le coût de leur impact sur l’environnement (pollution, bruit et contribution au dérèglement climatique), ainsi que le coût de leur contribution aux encombrements.



La Commission européenne a émis une proposition législative qui permettrait aux Etats membres, à partir de 2011, de faire payer aux poids-lourds le coût de leur impact sur l’environnement (pollution, bruit et contribution au dérèglement climatique), ainsi que le coût de leur contribution aux encombrements.

La Commission européenne a présenté début juillet un paquet de mesures visant à améliorer la viabilité environnementale du secteur des transports. Dans son esprit, cette stratégie « d'écologisation des transports » vise à faire en sorte que les prix des transports correspondent mieux au coût qu'ils font peser sur la société. Ce qui revient donc à appliquer au secteur des transports le principe pollueur-payeur. En substance, la proposition législative présentée le 8 juillet a pour finalité de permettre aux Etats membres d’inclure dans leurs péages routiers les coûts liés à la pollution, au bruit et aux embouteillages, et ce dès 2011.

Depuis un certain nombre d’années, la Commission européenne met en avant la nécessité d’une tarification du transport reflétant mieux le véritable coût du transport. Le secteur des transports génère en effet des nuisances qui ont un coût pour les citoyens, mais aussi pour l'économie. Selon la Commission, si rien n'est fait dans les années qui viennent, les coûts environnementaux (pollution de l'air, CO2) pourraient représenter 210 milliards d'euros en 2020. De surcroît, citoyens et entreprises seraient aussi confrontés à des encombrements sur plus d'un quart du réseau routier européen. Or, le changement climatique, la pollution locale, le bruit et les encombrements constituent des coûts externes que la collectivité – le contribuable, donc – est pratiquement la seule à supporter. De fait, les utilisateurs des transports n’ont jusqu’alors pas vraiment été incités à changer de comportement et à limiter les incidences négatives dont ils sont responsables.

La pièce maîtresse de la stratégie présentée par Bruxelles n’est autre qu’une proposition de révision de la directive « Eurovignette », la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures. Concrètement, l’évolution envisagée consisterait à faire payer aux camions de 3,5 tonnes et plus un péage kilométrique proportionnel aux dommages environnementaux (pollution de l’air, nuisances sonores et

embouteillages) qu'ils occasionnent. Les mêmes règles de calcul s'appliqueraient bien sûr à tous les Etats membres, afin que les prix des péages soient transparents, proportionnés et compatibles avec le marché intérieur. La redevance, collectée de manière électronique en fonction du type de véhicule, du lieu et de l'heure d'utilisation, serait de l'ordre de 20 à 70 centimes d'euros par kilomètre. De quoi encourager les transporteurs de marchandises à utiliser des véhicules moins polluants, à choisir des itinéraires moins fréquentés et à rouler en dehors des heures de pointe. Et aussi, indirectement, de rendre le rail plus attractif que la route. Le paquet de mesures comprend d'ailleurs une communication relative à la réduction du bruit ferroviaire : la Commission propose que, dès la fin de cette année, soient modifiées les règles communautaires concernant les redevances d'utilisation des voies, afin de promouvoir l'utilisation de wagons pourvus de systèmes de freinage plus silencieux. Figurent également au sommaire de ces propositions législatives un inventaire des mesures communautaires existantes sur l'écologisation des transports et une communication concernant les autres mesures qui seront prises par la Commission dans le même domaine avant la fin de l'année 2009. En particulier, il est à noter que des valeurs limites pour le bruit des pneumatiques entreront en vigueur en 2009 pour les pneumatiques de remplacement. Autre enseignement de cette communication, la Commission pourrait prendre des mesures supplémentaires destinées à limiter le bruit dans les aéroports communautaires en révisant la directive existante sur le sujet. En 2009, la Commission proposera aussi une révision de la directive sur le bruit dans l'environnement.

A travers cette stratégie d'internalisation des coûts externes, la Commission ne cherche pas à tuer le secteur des transports, mais à réduire progressivement son impact sur l'environnement et les encombrements, afin d'accroître son efficacité et stimuler l'économie dans son ensemble. Ce que les propos de M. Antonio Tajani, vice-président de la Commission responsable des transports, viennent confirmer : « Un système de transport plus efficace et plus durable se révélera aussi, à long terme, plus convivial et moins onéreux ». Quant à l'internalisation des coûts liés au bruit, l'annexe technique à la communication de la communication nous révèle qu'elle « vise à donner une incitation aux utilisateurs de transport à modifier leur comportement dans le court terme, par exemple, éviter des zones protégées, mais surtout, à plus long terme, ce signal de prix doit inciter les utilisateurs à utiliser des véhicules plus silencieux et donc à renouveler la flotte de véhicules. »

La proposition de révision de la directive « Eurovignette » va maintenant être soumise au Parlement européen et au Conseil pour examen et adoption dans le cadre de la procédure de codécision. Le Parlement et le Conseil avaient tous deux demandé à la Commission de présenter cette mesure, et la Commission espère donc qu'elle sera adoptée rapidement et qu'elle pourra entrer en vigueur avant 2011.

Source : Pollueur-payeur: l'UE passe la vitesse supérieure - article du 9 juillet 2008 - http://ec.europa.eu

Cette stratégie visant à réduire l’impact environnemental – sonore notamment – du transport routier est à rapprocher du projet de recherche Low noise Urban Truck (LUT), dont l’objectif est de réaliser et évaluer un prototype de véhicule de livraison urbaine vertueux en termes d'émissions sonores. Au final, il s’agit de parvenir à une meilleure perception du véhicule par les riverains dans toutes les phases d’utilisation en livraison urbaine. Trois aspects techniques sont pris en considération : la réduction des bruits émis par le véhicule au cours de son déplacement ; la réduction des bruits du véhicule à l’arrêt au cours des phases de livraison (portes, auxiliaires...) ; un travail sur la nature des bruits émis et leur perception pour en diminuer la nuisance. Les partenaires de ce projet cofinancé par l’Ademe et le ministère de la Recherche sont Renault Trucks, Marmonier, Michelin et l’INSA de Lyon.