

secrétariat général

direction
des Affaires
économiques et
internationales

Transports

Tarification des infrastructures : un nouveau cadre européen

Le Comité interministériel pour le développement durable, réuni le 14 novembre dernier par le Premier ministre, a été l'occasion de remettre sous le feu des projecteurs la réflexion sur la fiscalité des poids lourds et le péage urbain. C'est l'occasion aussi de se rappeler que l'Union européenne a adopté le 17 mai dernier un nouveau cadre de tarification de l'usage des infrastructures routières. Parue au JO de l'Union européenne le 9 juin 2006, cette nouvelle directive « Eurovignette », qui s'applique aux seuls poids lourds, doit être transposée avant le 10 juin 2008. Elle précise les règles de tarification et élargit les possibilités d'aller au delà de la simple répercussion des coûts d'infrastructure.

Des principes
de tarification communs
sont nécessaires
pour éviter les distorsions
de concurrence
et favoriser la réalisation
du grand marché intérieur.

Entre « usager-payeur » et « pollueur-payeur » ...

En Europe, la mosaïque de taxes et péages prélevés sur les poids lourds va bientôt se trouver encadrée par un système de tarification basé sur des principes cohérents et harmonisés. Le mouvement avait été amorcé en 1999 avec l'adoption d'une première directive « Eurovignette » qui encadrait l'application des péages sur les autoroutes d'Europe. Mais elle n'apportait pas des réponses suffisantes pour atteindre les objectifs fixés par le Livre blanc de 2001 sur les transports et rappelés par la Commission dans son examen à mi-parcours : outre la réalisation

du marché intérieur, amener progressivement les usagers des transports à prendre en charge les coûts engendrés par leurs activités, réduire la pollution et la congestion en optimisant le trafic et dégager des financements complémentaires pour les infrastructures de transport, dans une perspective intermodale. Après d'âpres négociations et de nombreux amendements, une nouvelle directive a vu le jour au mois de mai 2006. Les Etats-membres ont jusqu'au 10 juin 2008 pour la transposer dans leur législation nationale.

La Commission
devra lancer une réflexion
sur une tarification
intelligente des infrastructures
pouvant aboutir
à une modification de
la directive « Eurovignette ».

→ La directive maintient le principe général selon lequel les péages se fondent uniquement sur le principe de recouvrement des coûts d'infrastructure, tout en élargissant les possibilités de modulation des péages « à des fins telles que la lutte contre les dommages causés à l'environnement, la résorption de la congestion ... ». Elle introduit en outre une brèche dans ce principe de tarification au coût des facteurs en prévoyant

des possibilités d'introduction de sur-péages ou même de droits régulateurs spécifiques pour tenir compte de la pollution ou de la congestion. On est encore loin du principe d'internalisation des coûts externes mais un nouveau pas pourrait être franchi lorsque la Commission présentera avant le 10 juin 2008, comme l'y oblige la directive, un modèle de calcul « universel, transparent et compréhensible pour l'évaluation de tous les coûts externes ».



Principaux éléments de la directive

La France a obtenu la mise en place d'un régime spécifique pour les concessions.

■ **Couverture géographique** : les Etats-membres pourront introduire ou maintenir des péages, aux conditions prévues par la nouvelle directive, sur tout ou partie du réseau routier trans-européen et non plus seulement sur les autoroutes comme précédemment. Ils deviennent par ailleurs libres d'appliquer des péages sur toutes les autres routes, et notamment les routes parallèles sur lesquelles le trafic pourrait se détourner, dans le respect des règles du Traité et sans être tenus par les dispositions de la directive.

■ **Types de véhicules concernés** : dans un premier temps, seuls les véhicules de marchandises de plus de 12 tonnes sont concernés ; à partir de 2012, l'application deviendra obligatoire pour les véhicules de plus de 3,5 tonnes.

■ **Péages** : les niveaux de péage doivent être liés aux coûts de construction, d'exploitation, d'entretien et de développement des infrastructures concernées. Les principes fondamentaux de calcul sont définis dans la directive. Ils doivent être appliqués pour tout nouveau péage de concession ou hors concession, mis en place après le 10 juin 2008, avec toutefois des modalités spécifiques pour les concessions.

■ **Modulation des péages** : la directive permet de moduler les péages (jusqu'à 100 %) selon le moment de la journée et les émissions polluantes des véhicules, sans toutefois pouvoir générer des recettes supplémentaires : la modulation doit s'effectuer à recette constante. La variation des péages selon la classe d'émissions polluantes des véhicules sera obligatoire après 2010.

■ **Sur-péages** : la directive permet également, sous certaines conditions, d'appliquer un sur-péage dans des cas exceptionnels d'infrastructures situées en zone montagneuse afin de financer des projets prioritaires du réseau trans-européen de transport (RTE-T). Ce sur-péage ne doit pas dépasser 15 % du tarif de base mais peut atteindre 25 % si les recettes générées sont investies dans des sections transfrontalières des projets prioritaires au plan européen (pour les projets transfrontaliers, l'application de cette majoration est soumise à l'accord des Etats-membres concernés).

■ **Réductions** : elles sont possibles pour les utilisateurs réguliers mais ne doivent pas dépasser 13 % du péage normal.

→ **Malgré les demandes de la Commission et de certains Etats-membres, aucune règle d'affectation obligatoire des recettes de péage n'est posée par la directive qui indique**

simplement que les recettes « devraient être destinées au secteur des transports et à l'optimisation du système des transports dans son ensemble ».

La directive ouvre aussi la possibilité d'instaurer des droits régulateurs destinés à combattre la congestion ou les impacts environnementaux négatifs, sur tout axe routier, y compris dans les zones urbaines.

Au sein du ministère, la réflexion sur la transposition est engagée

Au sein du ministère, un groupe de travail animé par la Direction Générale des Routes s'est mis en place pour réfléchir à la transposition de la directive. Pour les mesures qui doivent obligatoirement être transposées (limitation des réductions à 13 %, taux de péage en fonction de la norme euro à partir de 2010, plafonnement des péages...), le groupe de travail doit proposer

les modifications législatives nécessaires. Pour les mesures facultatives (sur-péages ou modulation des péages, péages sur les autoroutes non concédées ou les routes parallèles au RTE, droits régulateurs...), des études et réflexions doivent être conduites pour expertiser les potentialités de la directive et permettre de définir la position du ministère et d'éclairer les choix politiques.

→ **Les ministres des transports de l'Arc alpin, réunis à Lyon le 20 octobre dernier, se sont prononcés en faveur de mesures de gestion et de régulation du trafic dans les Alpes, traversées chaque année par 10 millions de poids lourds. Le ministre français a indiqué son intention de faire une**

proposition sur une modulation des péages autoroutiers dans les Alpes. Les ministres ont aussi décidé de lancer une étude pour la création d'une « bourse de transit » dans les Alpes, où seraient négociés des droits de passage selon un mécanisme de marché comme il en existe dans l'énergie.

Le texte de la directive est accessible sur le site intranet de la DAEI (domaines d'activités/Europe/législation/transports routiers/ conditions fiscales)