



LA MISE EN PLACE DE LA REDEVANCE SUR LE TRAFIC DES POIDS LOURDS LIÉE AUX PRESTATIONS EN SUISSE

Guillaumette Abadie

Depuis le 1^{er} janvier 2001, une redevance sur le trafic des poids lourds proportionnelle aux prestations (RPLP) est perçue pour l'utilisation du réseau routier public suisse par les poids lourds de plus de 3,5 tonnes de poids maximum autorisé. Les niveaux de tarification, qui prennent en compte le poids, les émissions polluantes et la distance parcourue par les poids lourds, devraient permettre de dégager dès 2008 des produits annuels de l'ordre de 1,2 milliard d'euros, produits qui ont vocation à financer les infrastructures routières, à hauteur du tiers du produit de la RPLP, et les infrastructures ferroviaires pour les deux tiers du produit. La RPLP constitue également une incitation forte au transfert du transport de marchandises de la route vers le rail. Les premiers effets de cette mesure se sont déjà fait sentir avec le constat d'une diminution de 5 % du flux des poids lourds, une meilleure exploitation et un renouvellement du parc des véhicules circulant en Suisse.

Plusieurs États européens ont lancé des modes innovants de tarification des infrastructures de transport routières. La Suisse a mis en place, dès le 1^{er} janvier 2001, une redevance sur le trafic des poids lourds proportionnelle aux prestations (RPLP) et une redevance sur le trafic des poids lourds forfaitaire (RPLF) pour les véhicules de plus de 3,5 tonnes de poids maximum autorisé, sur l'ensemble de son réseau routier public. L'objectif de cette redevance est double et s'accompagne d'un ensemble de mesures complémentaires. Elle vise non seulement à trouver des financements destinés à l'amélioration des infrastructures de transport routières et ferroviaires, mais aussi à inciter à un transfert du transport de marchandises de la route vers le rail.

Pourquoi une redevance kilométrique ?

Des solutions alternatives à la RPLP avaient été envisagées mais ont été écartées car considérées comme moins rentables :

- les produits d'une redevance uniquement forfaitaire, telle qu'elle existait auparavant, sont apparus comme trop modestes ;
- une redevance liée aux achats de carburant aurait quant à elle nécessité une hausse trop importante si l'on avait voulu qu'elle couvre à elle seule les coûts externes engendrés par le trafic routier, d'autant que le ravitaillement en carburant de l'autre côté de la frontière suisse est facile et qu'il est possible de traverser le pays les réservoirs pleins, sans acquitter cette redevance.

1,2 milliard d'euros par an à partir de 2008...

Ainsi, la RPLP, en prenant en compte les coûts externes engendrés par le trafic routier et en s'appuyant sur une taxation évolutive, pourra atteindre dès 2008 son plus haut niveau. La RPLP a rapporté, pour l'année de son introduction, plus de 500 millions d'euros, ce qui est équivalent à environ 0,2 % du PIB de la Suisse et représente près de 70 euros par habitant. Les produits annuels de 2005 à 2007 devraient s'élever à environ un milliard d'euros pour atteindre, à partir de 2008, un niveau annuel de l'ordre de 1,2 milliard d'euros.



SUISSE

... pour les chemins de fer et les infrastructures routières

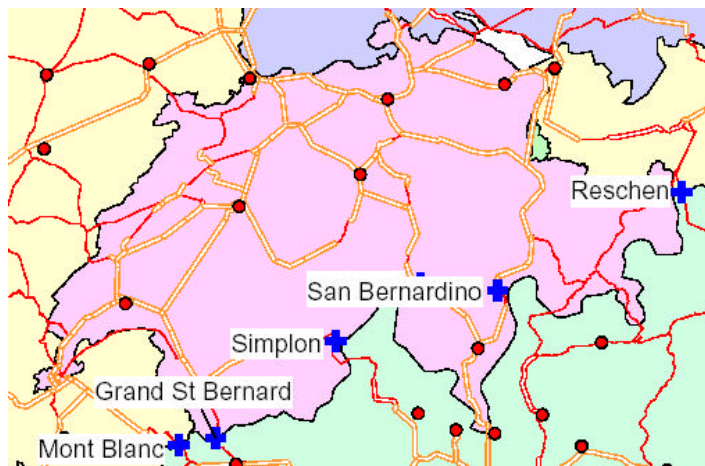
Ces sommes seront utilisées pour l'amélioration des infrastructures de transport routières et ferroviaires. La Suisse a mis en place dès 1998 un fonds de financement de l'infrastructure des transports publics, appelé finTP, pour la réalisation et le financement des infrastructures, quel que soit le mode de transport. La création de ce fonds permet dès lors d'affecter les redevances prélevées sur un moyen de transport à un autre mode de transport. Les recettes issues de la RPLP alimentent donc ce fonds et sont ensuite affectées :

- pour un tiers aux cantons, pour la construction, la rénovation et l'entretien de l'infrastructure routière ;
- pour deux tiers à la Confédération, pour la rénovation et la modernisation de l'infrastructure ferroviaire.

Un ensemble de mesures visant le report modal de la route vers le rail

La limitation des émissions polluantes, la lutte contre le bruit, la sécurité et la réduction de la congestion sont pour la Suisse autant d'éléments militant en faveur d'une diminution du trafic routier de marchandises et d'un transfert significatif du transport de marchandises de la route vers le rail. La Suisse s'est, par exemple, fixée pour objectif un report d'un million de poids lourds sur le rail pour 2009 (transport des poids lourds par rail) pour les axes routiers alpins. Les poids lourds ne devraient plus être que 650 000 à transiter sur ces axes.

Les points de passage alpins routiers en Suisse



La Suisse, suite à un accord passé avec l'Union européenne, s'est engagée à un relèvement progressif de 28 à 40 tonnes de la limitation du tonnage des poids lourds, pour parvenir à un taux d'utilisation des poids lourds plus élevé et par voie de conséquence à une diminution du trafic.

Depuis le 1^{er} janvier 2001, la circulation des poids lourds de moins de 34 tonnes est libre. La circulation des poids lourds jusqu'à 40 tonnes sera libre en 2005. D'ici là, leur circulation est soumise à des quotas (300 000 pour l'année 2001, puis 400 000 par an jusqu'en 2005).

Le transfert de la route vers le rail exige aussi la détermination de conditions de concurrence équitables entre la route et le rail. La RPLP apparaît donc comme un outil qui permet d'appliquer aux utilisateurs de la route le principe pollueur-payeur et d'établir la vérité des coûts. Les coûts non couverts du trafic lourd représentent plus de 600 millions d'euros. Ces coûts, jusqu'alors à la charge des contribuables, sont désormais imputés à leurs auteurs. L'accord signé avec l'Union européenne prévoit une clause de sauvegarde permettant aux autorités fédérales d'augmenter la RPLP de 12,5 % pendant deux fois six mois dans un laps de temps de cinq ans si le transfert de la route vers le rail s'avère insuffisant. Parallèlement à l'introduction de la RPLP, plusieurs projets ont été mis en place

SUISSE

pour développer la qualité de l'infrastructure ferroviaire en vue d'un report d'une part du transport routier de marchandises :

- le programme Rail 2000 a été adopté en 1987. Il comprend plusieurs grands projets de création, transformation, extension ou dédoublement de lignes, dans le but de mettre en service de nouveaux trains, d'augmenter leur cadence et de diminuer les temps de parcours. La première étape, dont la facture devrait s'élever à environ 5 milliards d'euros, s'achèvera fin 2004 – début 2005 ;
- le projet de 1992 des nouvelles lignes ferroviaires alpines (NLFA) préconisait notamment la construction de deux nouveaux tunnels de base ferroviaire. Le Loetschberg et le Saint-Gothard, d'une longueur respective de 34,6 kilomètres et de 56,9 kilomètres, devraient être mis en service en 2007 pour le premier et en 2014 pour le second, pour un coût d'un peu plus de 9 milliards d'euros ;
- des travaux de protection contre le bruit sont prévus ;
- la Suisse a aussi pour objectif son raccordement au réseau européen à grande vitesse.

Le mode de financement des grands projets ferroviaires pour les vingt prochaines années a fait l'objet d'un article spécifique dans la Constitution fédérale.

Sont affectés au financement des grands projets ferroviaires :

- les deux tiers du produit de la RPLP,
- une partie du produit de l'impôt sur les carburants,
- une partie de la TVA (grâce à un relèvement de 0,1 % des taux),
- des prêts de la Confédération suisse et de bailleurs de fonds privés.

Un large champ d'application de la redevance

Les personnes physiques ou morales assujetties à la RPLP sont les propriétaires de poids lourds et de remorques suisses et étrangers dont le poids excède 3,5 tonnes de poids maximum autorisé, même si le véhicule circule à vide. Pour les véhicules étrangers, l'assujettissement s'étend au conducteur du véhicule. L'obligation fiscale naît ou s'éteint dès l'admission ou le retrait officiels du véhicule à la circulation. Certains véhicules sont exonérés de la RPLP, comme les véhicules utilisés au titre des fonctions régaliennes de l'État, les véhicules agricoles, les véhicules des écoles de conduite, les véhicules électriques... Des réglementations spéciales prévoient des remboursements en cas de trafic combiné route/rail ou route/bateau ou pour le transport de certaines marchandises.

La RPLP a été introduite sur l'ensemble du réseau routier public suisse. Seules les routes qui ne sont pas accessibles à des tiers (livreurs, visiteurs, Poste...) sont réputées privées et échappent à la redevance.

Une tarification différenciée selon le type de véhicule et les normes de pollution

Les autocars et certains véhicules particuliers sont soumis à une redevance forfaitaire (indépendante du nombre de kilomètres parcourus). On parle alors de RPLF (redevance sur le trafic des poids lourds forfaitaire). Les véhicules automobiles servant d'habitation, les remorques d'habitation et les poids lourds ne dépassant pas 45 km/h sont soumis à une taxation forfaitaire d'environ 450 euros par an.

Les montants de la RPLF pour les autocars

Poids des autocars	Montant annuel de la redevance
Entre 3,5 tonnes et 8,5 tonnes	environ 1 100 euros
Entre 8,5 tonnes et 18 tonnes	environ 1 640 euros
Au-delà de 18 tonnes	environ 2 200 euros

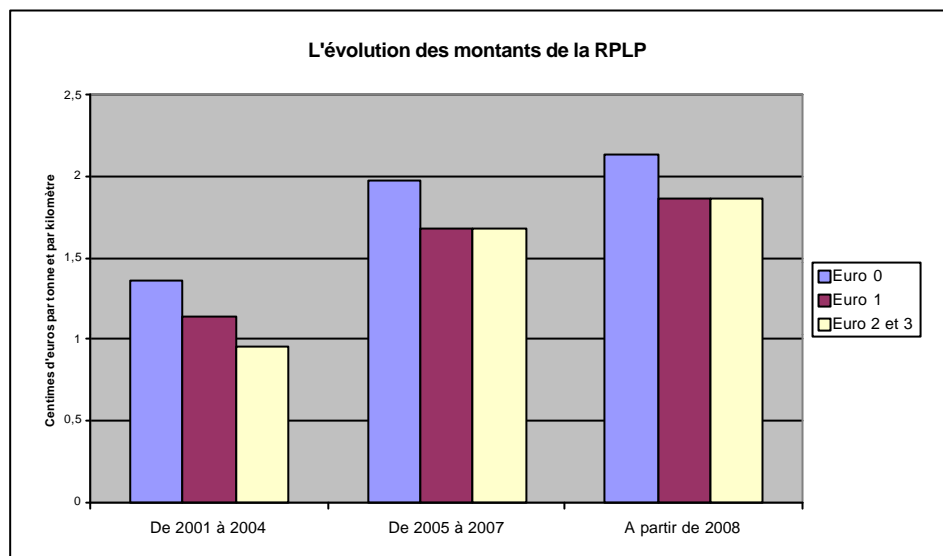


SUISSE

Pour les camions et les tracteurs routiers, la redevance est proportionnelle d'une part au kilométrage parcouru sur l'ensemble du réseau routier helvétique et, d'autre part, au poids maximum autorisé du véhicule. Elle dépend également de la norme d'émission respectée par le poids lourd.

Les montants de la RPLP (en centimes d'euros par tonne et par kilomètre)

Echelon tarifaire	Catégories d'émissions	De 2001 à 2004	De 2005 à 2007	Dès 2008
1	1 (Euro 0)	1,36	1,97	2,14
2	2 (Euro 1)	1,14	1,68	1,87
3	3 (Euro 2 et 3)	0,96	1,68	1,87



Un dispositif technique innovant pour les conducteurs équipés

La Suisse a mis en place pour les véhicules soumis à la RPLP un dispositif technique basé sur les liaisons radios micro-ondes et couplé à des appareils embarqués dans chaque véhicule redevable. Ce dispositif présente l'intérêt de ne pas interrompre ni ralentir le parcours des poids lourds. Il n'est donc pas nécessaire de recourir à des barrières et des cabines de péage, des rétrécissements de chaussée ou des réductions de vitesse sur le réseau.

Les poids lourds suisses ont donc dû s'équiper d'un appareil électronique de saisie : l'OBU (On Board Unit). Cet appareil stocke les données du véhicule concernant le poids et les catégories d'émission, ainsi que des renseignements relatifs au détenteur du véhicule, le numéro d'immatriculation... Il enregistre également le nombre de kilomètres parcourus par le véhicule grâce à un tachygraphe. Les autres données ou celles qui peuvent varier d'un trajet à l'autre, comme la présence d'une remorque, sont lues au moyen d'une carte à puce à insérer dans l'appareil. L'appareil de saisie doit être monté lors de toute mise en circulation. Ces appareils sont remis gratuitement par la Confédération jusqu'en 2004 (il lui en coûte environ 880 euros par appareil), les frais de montage étant à la charge du propriétaire du véhicule (environ 340 euros).

En complément de ces appareils de saisie, des balises micro-ondes, utilisant la technologie DSRC (dedicated short range communication) ont été installées aux frontières pour mettre en route le système de tarification (lors de l'entrée sur le territoire suisse) ou pour l'arrêter (sortie du territoire suisse). Une vérification est effectuée par recoupement grâce à la technologie GPS. Les antennes GPS permettent aussi de contrôler l'exactitude du tachygraphe et le passage de la frontière dans les cas de ferroutage.



SUISSE

Les camions et tracteurs routiers étrangers qui empruntent souvent les routes suisses peuvent se munir d'un appareil de saisie. Le dépôt d'une caution est alors nécessaire en garantie du paiement périodique de la facture. L'appareil est enclenché automatiquement au passage des frontières helvétiques.

Des solutions spécifiques pour les poids lourds étrangers non équipés

Quant aux poids lourds étrangers qui ne circulent que rarement en Suisse, ils peuvent se passer de l'installation d'un appareil de saisie. Ils sont ainsi soumis à un régime d'autodéclaration manuelle : lors de la première entrée du poids lourd sur le territoire suisse, les données du véhicule sont introduites dans le système informatique central. Le chauffeur reçoit une carte électronique mentionnant l'identité du véhicule. Lors de chaque entrée en Suisse, il insère sa carte électronique dans le terminal de traitement. Il complète ensuite à la main l'état actuel du compteur kilométrique, les données de la remorque et le choix du parcours. Il reçoit un justificatif qu'il complète au moment de quitter la Suisse par l'état actuel du compteur. Le paiement se fait à la frontière, en espèces ou par l'utilisation de cartes de carburant (c'est le cas pour plus de 80 % des conducteurs étrangers) ou d'un compte courant auprès de la douane suisse. Cette solution présente l'inconvénient de nécessiter un arrêt prolongé pour accomplir ces formalités.

Les modalités et les coûts de mise en oeuvre

La redevance est perçue selon le principe de l'autodéclaration : le propriétaire du véhicule doit transférer chaque mois les indications nécessaires au calcul de la redevance contenues dans son appareil de saisie, via sa carte électronique, par la poste ou par Internet, à la direction générale des douanes qui les traite et s'occupe de la facturation. Cette déclaration doit être effectuée dans les vingt jours suivant l'expiration de la période fiscale (dernier jour de chaque mois). L'administration des douanes contrôle la déclaration, calcule la redevance, établit la facture et effectue l'encaissement. Le montant dû doit être payé dans les soixante jours.

La mise en place de la RPLP a nécessité des moyens supplémentaires pour l'administration des douanes :

- 80 offices douaniers ont été équipés d'antennes DSRC (radiobalises ou antennes à micro-ondes) ;
- 100 offices douaniers ont été équipés de terminaux de traitement. Toutes ces installations sont reliées au système informatique central ;
- 150 postes supplémentaires ont été attribués à l'administration fédérale des douanes pour l'exécution de la RPLP ;
- les frais supplémentaires occasionnés pour la douane par la taxation et le prélèvement de la RPLP sont indemnisés par une déduction anticipée sur le produit brut de la RPLP.

Les coûts nouveaux entraînés par la RPLP sont estimés à :

- 815 millions d'euros pour les coûts de développement,
- 120 millions d'euros par an pour les coûts d'exploitation.

Des installations de contrôle

Des contrôles sont effectués aux frontières par le personnel des douanes et à l'intérieur du pays par la police. Mais des installations ont également été implantées sur l'ensemble du réseau routier pour permettre des contrôles automatiques dans le flux de trafic. Des scanners lasers reconnaissent le type de véhicules (voiture, poids lourd, remorque...). Les radiobalises sont capables de



lire les données stockées dans l'appareil de saisie et des caméras d'enregistrer les plaques d'immatriculation. Ces installations servent principalement à la vérification de la déclaration correcte des remorques.

Une première estimation des résultats concernant le volume de trafic et le transfert vers le rail...

Les prestations kilométriques se sont globalement stabilisées en Suisse au niveau de l'an 2000, alors qu'elles connaissent des taux de croissance élevés ces dernières années. Avant l'introduction de la RPLP, le flux de poids lourds augmentait de 7 % par an. On constate sur l'année 2001 une diminution de 5 % du flux de poids lourds. Il y a eu quelques cas de transfert de la route au rail, mais c'est essentiellement une augmentation de l'efficacité qui a été réalisée dans les transports routiers : la logistique s'est améliorée et le relèvement de la limite de poids autorisé a permis un taux d'utilisation plus élevé des véhicules, une meilleure exploitation des véhicules. Les trajets à vide sont évités autant que possible.

Ce n'est qu'à partir de 2005 qu'est réellement attendu le transfert durable sur le rail car, à cette date-là, la RPLP connaîtra sa première augmentation. De plus, le premier tunnel ferroviaire prévu par le programme des NLFA (Loetschberg) ouvrira en 2006 ou 2007.

... et concernant les nuisances environnementales

L'échelonnement de la redevance en fonction des émissions polluantes a entraîné un important renouvellement de la flotte de véhicules.

Les véhicules suisses ou étrangers dont le poids total n'excède pas 3,5 tonnes doivent s'acquitter d'une redevance pour l'utilisation des « routes nationales ». C'est la vignette autoroutière. Elle coûte 27 euros par an et a rapporté un peu plus de 200 millions d'euros en 2001. Les recettes de la vignette doivent obligatoirement être affectées à la construction des routes.

