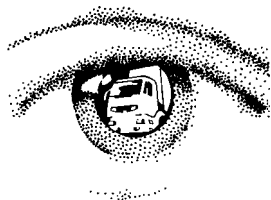


LE PROJET DE PÉAGE POIDS LOURDS BRITANNIQUE

Guillaumette ABADIE



Dans la continuité des projets suisses et allemands, le Royaume-Uni s'apprête lui-aussi à mettre en place sur l'ensemble de son réseau routier une redevance kilométrique à la charge des poids lourds de plus de 3,5 tonnes : la « lorry road-user charge ». Cette redevance, qui devrait intervenir dès le printemps 2006, sera fonction de la distance parcourue par les poids lourds, de leurs niveaux d'émissions polluantes et de leur poids total autorisé. Son montant, qui variera également en fonction du type d'infrastructures empruntées et de l'heure de circulation, afin de lutter contre la congestion routière, s'élèverait en moyenne à 16 centimes d'euros environ par kilomètre. Par ailleurs, les recettes issues de cette redevance devraient contribuer au financement de la politique de transport britannique, définie à un horizon de dix ans.

Les systèmes actuels de taxation des poids lourds au Royaume-Uni

Les poids lourds britanniques sont actuellement soumis à deux types de taxes :

- la « vehicle excise duty » (VED) est une taxe annuelle liée à la propriété d'un véhicule acquittée pour l'utilisation du réseau routier par ce véhicule. Elle a pour objectif de faire participer les utilisateurs de la route aux coûts de construction et d'entretien des routes, ainsi qu'aux dépenses liées aux nuisances environnementales causées par les véhicules. Son montant est décidé annuellement et n'est pas proportionnel à la distance parcourue, même s'il prend en compte les niveaux de nuisances environnementales, le poids et le nombre d'essieux des véhicules.
- la « fuel tax » est la taxe sur les carburants. Son montant varie selon le type de carburant utilisé.

Les revenus issus de la taxation de la route à la charge des poids lourds se sont élevés à environ 7,9 milliards d'euros sur la période 2000-2001.

<i>En millions d'euros</i>	1997-1998	2000-2001
Fuel tax	6 093	6 838
Vehicle excise duty	955	1 104
TOTAL	7 048	7 942

Sources : HM Customs and Excise ; DVLA

La gratuité de la plupart des infrastructures routières britanniques

Mis à part certains ponts et tunnels, qui connaissent un niveau variable de péage selon les types de véhicules, et exception faite de la future autoroute à péage située au nord de Birmingham, dont la mise en service devrait intervenir dès 2004 (ce tronçon de 43 kilomètres de long, entièrement financé par le secteur privé, a obtenu une concession de 53 ans), les infrastructures britanniques sont gratuites pour les usagers.

Pourtant, dès 1998, le gouvernement britannique avait procédé à la diffusion d'un document de consultation concernant l'introduction d'une redevance sur les réseaux nationaux et locaux à la charge des usagers de la route, à même de contribuer à la poursuite de ses objectifs environnementaux et de transport, et de lui laisser une plus grande marge de manœuvre financière. Ce projet n'avait alors pas été suivi d'effets.



Le financement des infrastructures routières

En conséquence, le financement des infrastructures de transport routières ne s'effectue pas pour l'instant par l'intermédiaire de prélèvements à la charge des usagers des réseaux, qui seraient directement affectés.

Une partie du financement du réseau national routier et autoroutier provient du budget général de l'État. Le secteur privé est également associé au financement du réseau routier par un système de péages « fantômes » ou fictifs (« shadow tolls ») permettant au gouvernement de concéder à des sociétés privées la construction et l'entretien, ou seulement l'entretien, d'une nouvelle autoroute sur une trentaine d'années en contrepartie d'une rémunération calculée selon des projections de niveaux de trafic.

Quatre tranches de trafic sont déterminées avec les rémunérations correspondantes. Pour la tranche supérieure, relative à des trafics très importants, un plafond est fixé pour éviter des bénéfices excessifs de la société exploitante aux dépens du contribuable. Pour la tranche correspondant au trafic le plus faible, la rémunération fixée permet d'assurer le remboursement des créances contractées par la société au moment de la construction mais ne garantit pas un retour sur fonds propres.

Des critères de rémunérations accessoires peuvent s'ajouter à ce système de tranches de trafic pour intégrer des éléments tels que la fluidité du trafic en heures de pointe, la présence d'une voie réservée aux véhicules utilitaires et bus ou la création de voies cyclables et piétonnes.

L'organisation des réseaux routiers

Cependant, 97 % du réseau routier britannique, d'une longueur totale d'environ 400 000 kilomètres, est sous la responsabilité des autorités locales. L'État a la charge des autoroutes (3 428 kilomètres) et des routes nationales.

Des besoins de financements à venir

Le gouvernement a défini sa politique de transport dans le « plan transport à dix ans », qui a pour ambition d'aboutir à l'issue de la période 2001–2011 à un système de transport « plus sûr, plus rapide, plus efficace et plus respectueux de l'environnement », selon trois axes principaux : la réduction de la congestion, particulièrement sur les routes nationales interurbaines et dans les zones urbaines, la réduction de la pollution et l'amélioration de la sécurité sur les routes.

Ce plan prévoit différentes mesures, parmi lesquelles la construction de cent nouvelles routes de contournement de villes moyennes de transit, l'élargissement de 600 kilomètres de routes stratégiques, la réduction de 40 % du nombre de personnes mortes ou grièvement blessées dans les accidents de la route, une meilleure information sur le trafic... Ce plan nécessite 31,5 milliards d'euros, dont 4 milliards sont à la charge du secteur privé.

Le choix d'une redevance kilométrique

Face à ces besoins de financement, auxquels l'État britannique ne peut faire face avec le niveau actuel de ses recettes fiscales, il lui est apparu nécessaire de mettre en place un système de tarification complémentaire aux taxes acquittées par les poids lourds. Un dossier de consultation, diffusé en novembre 2001, essentiellement auprès d'associations de transporteurs, d'associations de protection de l'environnement et de grandes entreprises, présentait une comparaison entre l'efficacité et l'équité d'une tarification au temps, de type Eurovignette, et une tarification à la distance, de type RPLP (redevance sur le trafic des poids lourds proportionnelle aux prestations), telle qu'elle existe en Suisse. A l'issue de cette consultation et des travaux préparatoires des ministères des transports et des finances, le gouvernement s'est prononcé dès le printemps 2002 en faveur d'une redevance kilométrique.



**L'avancement
du projet
de redevance
kilométrique**

Le cadre général de la redevance a été adopté par le Parlement britannique dans la loi de finances pour 2003. Cette disposition introduit d'ores et déjà la nouvelle redevance kilométrique.

Cependant, une autre loi sera nécessaire pour préciser le contenu du projet et les questions pratiques, une fois que des analyses plus poussées auront été menées par le gouvernement et des discussions conduites avec les parties prenantes du projet pour déterminer la manière dont la redevance sera mise en place et administrée.

L'exploitation de la redevance sera vraisemblablement confiée à un opérateur privé, qui n'a pas encore été désigné. Il restera alors au gouvernement jusqu'au printemps 2006, si cette date est maintenue, pour conclure les différents contrats nécessaires à l'introduction de la redevance, mettre sur pied le système administratif d'exploitation de la redevance, installer les équipements et réaliser les tests techniques du fonctionnement de l'ensemble du système.

**Loi de finances pour 2003
Chapitre 23**

**Partie 6
Dispositions diverses et additionnelles**

137 Redevance pour les poids lourds sur l'utilisation de la route

(1) Une redevance, dénommée « lorry road-user charge » (redevance pour les poids lourds sur l'utilisation de la route), sera perçue en fonction de l'utilisation des routes par les poids lourds.

(2) Les personnes redevables, les taux de taxation ainsi que les poids lourds, routes et utilisations soumis à la redevance seront déterminés par le Parlement.

(3) Le montant de la redevance sera calculé selon les modalités que le Parlement déterminera, en fonction de la distance parcourue sur les routes concernées par les poids lourds redevables.

(4) La responsabilité et la gestion de la redevance incomberont à un ministre de la Couronne ou à son administration, et sera administrée et mise en application selon les dispositions que le Parlement adoptera.

(5) Les recettes issues de la redevance kilométrique seront versées sur le Fonds consolidé.

(6) L'alinéa (5) ne s'applique pas si le Parlement confie la responsabilité et la gestion de la redevance aux membres des commissions des douanes et des taxes ou des contributions indirectes (cf. la section 10 de la loi de 1866 relative au ministère des finances et de la vérification des comptes en ce qui concerne les ressources de ces ministères ou commissions).

(7) Un ministre de la Couronne ou un ministère pourrait engager les dépenses nécessaires à la préparation de l'introduction de la redevance.

**La vérité des coûts
pour des véhicules
sous-tarifés**

Le projet de redevance kilométrique concerne les poids lourds (camions et tracteurs routiers) de plus de 3,5 tonnes de poids total autorisé, qu'ils soient britanniques ou étrangers.

Des divergences existent actuellement sur la question de taxer dans une seconde étape les véhicules légers, si l'introduction de la redevance kilométrique poids lourds s'avérait concluante.

Cependant, cette éventuelle extension aux automobilistes n'a pas encore fait l'objet d'un calendrier et n'est pas pour l'instant à l'ordre du jour du projet, le

« plan transport à dix ans » confirmant la gratuité des autoroutes pour les usagers pendant les dix ans à venir.

En ce qui concerne le champ d'application territorial, c'est l'ensemble des routes du Royaume-Uni qui seraient soumises à redevance. Son niveau moyen, qui devrait tenir compte des coûts générés par les poids lourds aux infrastructures et qui sont actuellement supportés par le contribuable, et ceux liés aux accidents, à la pollution atmosphérique, au bruit et à la congestion, est actuellement prévu à environ 16 centimes d'euros par kilomètre parcouru.

De la redevance kilométrique à la diminution de la congestion

Même s'il est acquis que l'ensemble des poids lourds de plus de 3,5 tonnes de poids total autorisé seront taxés au kilomètre, tous ne seraient pas soumis aux mêmes niveaux de redevance.

Outre une différenciation selon les silhouettes des véhicules (poids total autorisé ou nombre d'essieux), les montants dont devront s'acquitter les poids lourds pour chaque kilomètre parcouru prendraient également en compte non seulement le niveau des émissions polluantes des véhicules mais aussi la période ou l'heure de circulation, ainsi que le type d'infrastructures empruntées (autoroutes, routes nationales ou locales).

Ces modulations, et de manière plus générale le choix de la redevance kilométrique, répondent à l'objectif du gouvernement de diminuer la congestion routière : l'objectif affiché est de diminuer le trafic de 5 % et de diviser par deux la congestion, dans un délai de dix ans.

Cet objectif de résorption de la congestion, d'abord incitatif grâce aux modulations de tarifications, car elles permettent de réduire les parcours et de dissuader les conducteurs de circuler aux heures de pointe ou à vide, s'inscrit dans le cadre du plan transport à dix ans du gouvernement britannique.

Il serait également mené à bien grâce à l'augmentation des ressources financières dont l'État a besoin pour la réalisation de son « plan transport à dix ans », grâce à la création d'un fonds spécial par l'intermédiaire duquel les recettes de la redevance rejoindraient le budget de l'État.

Des tests concernant les systèmes de collecte du péage ont été initiés

Des tests ont déjà été commencés en septembre 2002 au Laboratoire de recherche dans les transports, dans le Berkshire, pour ensuite être poursuivis sur réseau routier pendant environ un an (de l'automne 2003 à l'automne 2004), dans le sud de Leeds, qui présente l'avantage de compter à la fois une autoroute et des routes urbaines congestionnées. Sept portiques y seront installés. Les véhicules de volontaires seront équipés d'un petit appareil embarqué permettant de déterminer les distances parcourues, dont les résultats devront être transmis à une unité chargée de leur délivrer une facture fictive. Ces tests devront également être effectués dans le contexte quotidien des routes britanniques, par exemple sur une route à quatre voies, à une heure de pointe et dans des conditions météorologiques dégradées (brouillard, pluie). Les différents équipements seront ensuite enlevés et les sites remis dans leur état initial.

Deux systèmes technologiques, dont le but est de parvenir à un paiement automatique du péage sans interruption du parcours des poids lourds, seront confrontés :

- le système DSRC (Dedicated Short-Range Communications) : il nécessite l'installation d'un portique sur le bas-côté de la route, capable de déclencher le fonctionnement de l'appareil embarqué dans le véhicule grâce à des

liaisons micro-ondes, pour que soit comptabilisé le kilométrage parcouru, avant transmission des données à un service administratif central chargé d'établir la facturation. Le portique peut aussi être équipé d'une caméra qui enregistre les plaques d'immatriculation des poids lourds à titre de contrôle ;

- le système satellite (GPS, Global Positioning System) : il permet de localiser le véhicule sur la carte des réseaux soumis à redevance et donc de calculer le kilométrage parcouru sur les axes concernés. Ces données sont transmises via des portiques installés sur le bas-côté au service administratif central pour facturation. Là encore, il est possible de fixer des caméras aux portiques pour repérer les plaques d'immatriculation des véhicules.

Pour l'instant, la préférence du gouvernement britannique s'est portée sur un système satellite (GPS ou Galileo), qui permet d'adapter les niveaux de la redevance selon la période et le lieu, avec une utilisation à titre de validation ponctuelle d'un système terrestre (par micro-ondes). Mais ce choix pourrait être revu à l'issue des tests.

Quoi qu'il en soit, le système retenu devra être interopérable avec ceux des autres pays européens. Les utilisateurs occasionnels des routes britanniques, pour lesquels l'installation de l'appareil embarqué ne serait pas indispensable, pourraient payer leur redevance par Internet ou à des points de vente. Par ailleurs, les modulations prévues dans les niveaux de redevance, destinées à lutter contre la congestion, nécessiteront un système technique permettant de délivrer une information précise aux conducteurs, pour qu'ils puissent adapter leurs parcours.

***Des mesures
de compensation
en faveur
des transporteurs
britanniques***

En contrepartie de l'introduction de la redevance kilométrique, la taxe sur les carburants et la « vehicle excise duty » devraient diminuer à hauteur du montant de la nouvelle redevance pour que le projet soit neutre pour les transporteurs britanniques.

La réduction du niveau de la taxe sur les carburants devrait par ailleurs permettre au Royaume-Uni de se rapprocher de la moyenne communautaire.

Ainsi, les revenus issus de la taxation de la route à la charge des poids lourds devraient augmenter avec l'introduction de la redevance kilométrique, par la seule participation des poids lourds étrangers qui, dans le système actuel, échappent en partie à la taxe sur les carburants en s'approvisionnant en dehors du territoire britannique et ne sont pas soumis à la « vehicle excise duty ».

***Un projet annoncé
comme
plus équitable
et limitant
les discriminations***

L'introduction de la redevance kilométrique vise à supprimer toute discrimination en fonction de la nationalité et à obtenir une juste contribution des poids lourds étrangers aux frais d'infrastructures.

De plus, il répondrait aux objectifs d'équité que s'est fixés le gouvernement en taxant les véhicules proportionnellement au kilométrage parcouru et en évitant ainsi de pénaliser les petits usagers de la route comme cela peut être le cas avec une redevance forfaitaire.

Tarification des infrastructures de transport : principaux sites utiles

Suisse

- Administration fédérale des douanes : <http://www.afd.admin.ch/>
- Office fédéral des transports : <http://www.bav.admin.ch/intro/bav.cfm>
- Office fédéral du développement territorial : <http://www.are.admin.ch/are/fr/>
- Confédération helvétique : <http://www.admin.ch/>

Allemagne

- Ministère des transports : <http://www.bmvbw.de/>

Royaume-Uni

- Ministère des finances : <http://www.hm-treasury.gov.uk/>
- Ministère des transports : <http://www.dft.gov.uk/>
- Parlement : <http://www.parliament.uk/>
- Imprimerie nationale : <http://www.hmso.gov.uk/>
- "Commission for integrated transport" : <http://www.cfit.gov.uk/congestioncharging/>

Londres

- Autorités du Grand Londres : <http://www.london.gov.uk/>
- "Transport for London" : <https://www.cclondon.com/>
- "Commission for integrated transport" : <http://www.cfit.gov.uk/congestioncharging/>

