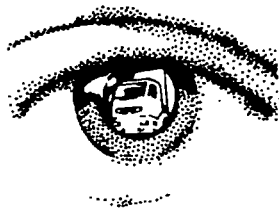


TRANSPORT ROUTIER TRANSALPIN ET TAXE ROUTIÈRE SUISSE

Joseph DORNBUSCH



La question du transport de marchandises à grande distance est l'un des points les plus complexes du dossier de la politique française de transport dans les Alpes. Dans ce domaine, la politique française ne peut être complètement indépendante de celle des autres pays alpins -la Suisse, l'Autriche et l'Italie, mais aussi l'Allemagne- puisque la répartition des trafics par mode et par itinéraire est largement fonction des conditions économiques, réglementaires et fiscales qui prévalent dans chaque pays. Les trafics futurs des tunnels français du nord des Alpes dépendront plus particulièrement de la politique suisse qui doit être profondément modifiée dans la prochaine décennie : il paraît donc nécessaire de suivre attentivement dès aujourd'hui les évolutions de la réglementation et de l'offre d'infrastructures en Suisse.

La politique suisse du transport de marchandises consiste actuellement à favoriser au maximum le report de trafic longue distance sur le rail. Reposant jusqu'à aujourd'hui sur une mesure réglementaire limitant le poids total des véhicules routiers à 28 tonnes ainsi que sur des interdictions de circulation nocturne, la politique suisse doit évoluer largement dans les prochaines années : le peuple suisse a choisi il y a quelques années de transférer au mieux d'ici 2005 le trafic de transit routier transalpin en Suisse sur le rail. Pour cela, une stratégie dite « push-pull » va être mise en place progressivement.

Premièrement, l'offre ferroviaire nord-sud en Suisse doit être très largement améliorée par les éléments suivants : deux nouveaux tunnels de faible altitude au Gothard et au Simplon doivent être achevés d'ici 2010, une autoroute roulante attractive à très gros débit utilisant ces deux tunnels permettra alors aux poids lourds de franchir les Alpes en Suisse ; à plus long terme le trafic combiné classique (conteneurs, etc.) sera encouragé.

Deuxièmement, le poids limite des véhicules routiers sera relevé pour atteindre la norme européenne en la matière (40 tonnes).

Troisièmement, deux taxes affectant le transport routier vont être instaurées : la première, dite RPLP (redevance poids lourds liée aux prestations), concernera tous les trafics routiers de véhicules de plus de 3,5 tonnes sur le réseau suisse et doit viser à couvrir tous les coûts du trafic routier lourd, c'est-à-dire les dépenses d'infrastructures et les coûts externes. Elle sera proportionnelle au poids maximal autorisé et au kilométrage parcouru en Suisse. Son montant probable est de 2,5 centimes suisses par kilomètre et par tonne de poids total autorisé, ce qui pour un poids lourd maxicode classique porte cette taxe à approximativement 4 francs français par kilomètre². Dans un premier temps, cette taxe servira très largement à financer les dépenses relatives au percement des deux nouveaux tunnels de faible altitude. Une autre taxe d'orientation modale et concernant spécifiquement le trafic transalpin, dite taxe de transit alpin (TTA), sera perçue aux quatre passages routiers alpins majeurs suisses (Gothard, San-Bernardino, Grand Saint-Bernard, Simplon). Toutes ces mesures doivent permettre de transférer sur le rail suisse à la fois une très grande partie du trafic routier longue distance qui traverse les Alpes en Suisse mais aussi une part importante du trafic routier actuellement détourné vers la France ou l'Autriche.

¹ I.e. au tunnel du Mont-Blanc et du Fréjus.

² Ce montant est fonction uniquement du poids maximal. Un même poids lourd chargé faiblement ou fortement subit une même taxation.

TRAFIC

Afin de mesurer l'impact des modifications de la politique suisse, le SES a commandé à la société *MVA Consultants* un modèle qui permet d'évaluer les trafics pouvant, en fonction du niveau futur de taxation de traversée de la Suisse ; soit être ramenés vers des traversées alpines suisses, soit détournés de Suisse. Naturellement, la différence entre le coût du trajet par la Suisse et le coût du trajet de contournement sont fonctions de l'origine et de la destination du trajet du véhicule.

Pour mener l'évaluation, un modèle de coûts routiers en fonction des itinéraires, à l'échelle européenne, a été bâti : dans le cas des véhicules de plus de 28 tonnes et pour chaque couple origine-destination sont évalués le coût du chemin le moins coûteux passant par la Suisse et le coût du chemin réellement utilisé. Il est alors possible de mesurer la différence de coûts entre ces deux itinéraires, le chemin suisse étant potentiellement intéressant dans le futur s'il est moins cher -y compris RPLP et TTA- que le chemin actuel. La « taxe d'équilibre », égale à la différence de coût entre l'itinéraire suivi et l'itinéraire suisse, taxes sur le réseau de la confédération non comprises, est une mesure de la pénalité induite par la mesure « 28 tonnes ». Par exemple, sur des trajets Stuttgart-Turin, le coût par le tunnel du Mont-Blanc (coût du parcours Stuttgart-Karlsruhe-Mulhouse-Macon-TMB-Turin, réellement suivi) est de 7 157 FF, alors que le coût par la Suisse (coût d'un trajet fictif Stuttgart-Zurich-Gothard-Turin) est de 4 554 FF : par définition, la taxe d'équilibre est de 2 603FF sur ce trajet.

Ensuite, par agrégation des trafics réels, il est possible d'évaluer, les reports potentiels de trafic vers la Suisse en fonction du niveau de la taxe totale instaurée pour la traversée de la Suisse³ (RPLP + TTA). Inversement, pour les véhicules de moins de 28 tonnes, il est possible de calculer, en fonction de l'origine et de la destination, la différence de coût entre l'itinéraire suisse actuellement suivi⁴ et l'itinéraire français ou autrichien le moins coûteux. On peut alors également, par agrégation, évaluer le report de véhicules vers la France ou vers l'Autriche en fonction de la taxe suisse totale. Le modèle MVA/SES est volontairement simplifié : l'instauration des deux nouvelles taxes aura certainement des répercussions plus complexes que celles concernant uniquement les itinéraires. Néanmoins, ces répercussions (par exemple augmentation des chargements des véhicules) seront atténuées pour le trafic à grande distance entre pays européens et il n'en est pas tenu compte ici. Par ailleurs, il est supposé que les autorités helvétiques rendront l'autoroute roulante plus attractive que la route pour la traversée de la Suisse : si un poids lourd est susceptible de traverser les Alpes en Suisse pour un niveau de taxe donné, il sera *a fortiori* susceptible d'utiliser l'autoroute roulante⁵.

Modèle : méthode et données

L'aire d'étude couvre toute l'Europe. Du réseau numérique Michelin couvrant l'ensemble de l'Europe a été extrait un réseau comportant les autoroutes, les routes nationales ainsi que quelques routes secondaires assurant la continuité de ces réseaux. Les flux de véhicules de plus et de moins de 28 tonnes entre grandes régions européennes sont connus à partir des bases de données issues de l'enquête trinationale 1994 commune à la Suisse, la France et l'Autriche.

³ Dans les négociations entre Berne et Bruxelles, ainsi que dans cette note, on considère une taxe totale de traversée de la Suisse. La TTA sera égale pour tous les poids lourds traversant les Alpes en Suisse, la RPLP sera, elle, fonction du kilométrage parcouru en Suisse : or, tous les PL traversant les Alpes en Suisse n'empruntent pas le même itinéraire. Néanmoins, actuellement, la très grande majorité des poids lourds qui franchissent les Alpes en transitant en Suisse utilisent le tunnel du Gothard, passent à Chiasso et à Bâle ou à Shaffhouse : ils parcourent des distances similaires sur le réseau suisse, c'est-à-dire que sur les itinéraires de transit nord-sud en suisse, tous les poids lourds subiront une taxation proche.

⁴ Actuellement, les véhicules de moins de 28 tonnes doivent acquitter une taxe minimale pour traverser la Suisse (25 CHF par jour).

⁵ L'interdiction de circulation nocturne des poids lourds en Suisse doit être maintenue dans le futur. L'impact actuel de cette interdiction est difficile à évaluer et les reports indiqués par la suite sont évalués sans tenir compte de cette interdiction, ce qui les majore. Néanmoins, l'autoroute roulante opérera de jour comme de nuit, ce qui supprimera quasiment l'interdiction de circulation de nuit pour le trafic en transit en Suisse.

TRAFIC

A chaque arc du réseau ont été associés une longueur, une vitesse de base fonction de la pente et un coût kilométrique. Les pentes des tronçons ont été codifiées à proximité des franchissements alpins. L'Europe est découpée en 34 régions issues du découpage utilisé par le Service d'étude des transports de Berne dans la base de données relative au trafic transalpin en 1994. Les centroïdes des zones ont été placés au centre majeur d'activité de la zone. Des connecteurs permettent de relier ces centroïdes et le réseau.

Les coûts de transport routier utilisés proviennent essentiellement du Conseil national routier. Le CNR opère une distinction entre les coûts kilométriques (carburant, pneumatiques, entretien, péages d'ouvrages) et les coûts fixes⁶ (salaires et charges, frais de route et assurances, frais d'amortissement et frais financiers). Les coûts fixes sont affectés à chaque trajet en fonction des temps de service afférents, c'est-à-dire du temps roulé, des temps de pause et des temps de chargement/déchargement. La consommation des véhicules est fonction de la pente de la chaussée dans le modèle. Tous les péages à des points particuliers ont été codés.

L'ensemble de ces données permet le calcul, pour chaque couple origine-destination, d'un coût de transport par chacun des quatorze franchissements alpins pris en compte selon la méthode du plus court chemin (en coût généralisé).

Résultats

Véhicules de plus de vingt-huit tonnes susceptibles de traverser les Alpes en Suisse.

Quatre relations routières importantes sont susceptibles de voir leurs itinéraires modifiés par les changements futurs de la politique suisse : relations de l'Italie avec certaines régions françaises (nord, soit 55% des échanges routiers franco-italiens) ou allemandes (Allemagne occidentale, soit 67% des échanges italo-allemands), avec les Iles Britanniques et avec le Bénélux. Seuls les trafics sur ces relations sont considérés par la suite. Le tableau suivant montre les trafics qui peuvent être considérés comme détournés de Suisse actuellement : le contournement calculé est causé par l'ensemble des mesures suisses, c'est-à-dire essentiellement par la mesure « 28 tonnes », mais aussi par l'interdiction de circulation nocturne, c'est à dire que l'on a en fait un majorant des reports avec la méthode d'évaluation utilisée.

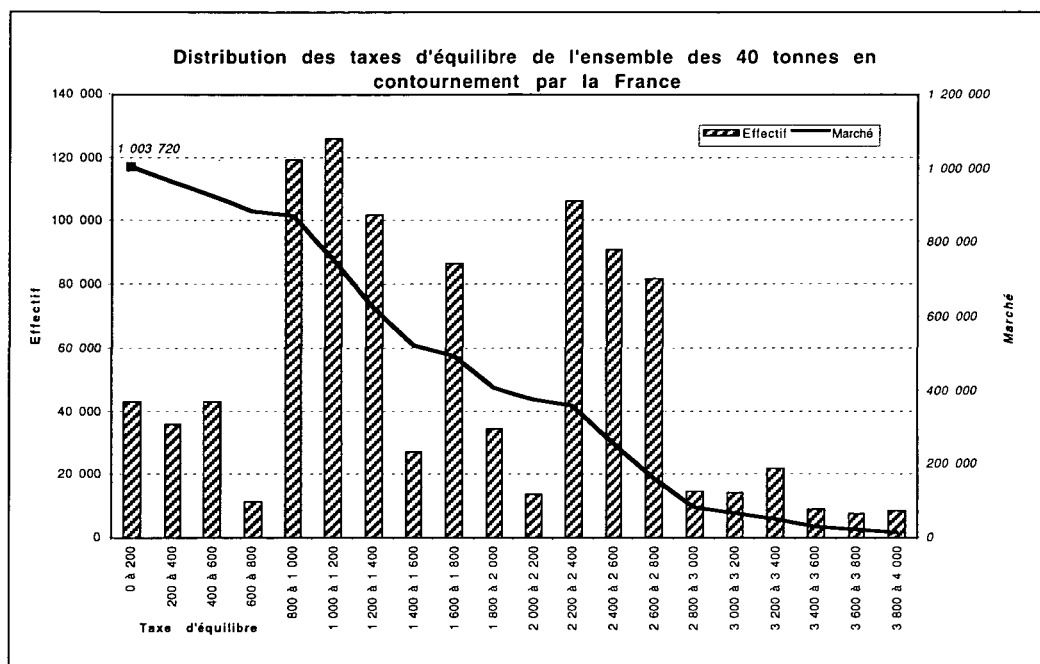
Relation	Nombre annuel de poids lourds et %		
	Trafic (1994)	Trafic détourné de Suisse	%
Italie-Allemagne	735 264	496 911	67
Italie-France	942 591	516 934	55
Italie-Iles Britanniques	116 062	116 062	100
Italie-Bénélux	327 166	327 166	100
Ensemble	2 153 487	1 457 072	70

Pour la partie du trafic franchissant les Alpes en France, le graphique suivant indique, par niveau de taxation totale de traversée nord-sud de la Suisse, le nombre de véhicules pour lesquels ce niveau de taxation représente un équilibre (c'est-à-dire que l'itinéraire suisse et le contournement ont le même coût global) et, par agrégation (courbe intitulée « marché »), le nombre de véhicules dont l'itinéraire le moins coûteux serait l'itinéraire suisse.

⁶ Coûts indépendants du kilométrage.

TRAFIC

Graphique 1 : répartition des taxes d'équilibre des trafics contournant la Suisse par la France.



L'analyse régionale montre que les taxations d'équilibre sont de l'ordre de 1 100 FF pour les échanges franco-italiens, sauf pour les échanges avec les régions du nord-est, où les taxes d'équilibre atteignent 2 600 FF. Pour les liaisons entre le Bénélux ou l'Allemagne et l'Italie, les taxes d'équilibre sont supérieures à 1 800 FF et atteignent 3 000 FF voir plus.

Les trafics franchissant les Alpes en Autriche, au col du Brenner ont presque tous des taxations d'équilibre en deçà de 1400 FF.

Véhicules de moins de vingt-huit tonnes susceptibles d'être détournés de Suisse.

L'analyse montre que les reports vers la France seront faibles puisqu'ils ne peuvent dépasser 72 000 véhicules annuels. Par contre, vers l'Autriche, les reports peuvent être plus importants : pour une taxe totale de 1000 à 1800 FF, les trafics détournés seraient supérieurs à 150 000 véhicules par an et au maximum pourraient atteindre 370 000 véhicules par an.

Conclusion

L'évolution de la politique suisse, avec un niveau de taxation total proposé actuellement par Berne de 1 350 FF (200 écus), peut avoir des répercussions importantes sur les flux de poids lourds aux deux tunnels français du nord des Alpes : à ce niveau de taxation, de nombreux poids lourds sur des liaisons de l'Allemagne, du Bénélux, et du nord-est français avec l'Italie ont intérêt à traverser les Alpes en Suisse. Le trafic de ces deux tunnels pourrait diminuer de près de 500 000 poids lourds annuels, soit légèrement moins d'un tiers de leur trafic total, les diminutions de trafic à chaque tunnel étant comprises entre 200 000 et 250 000 véhicules annuels, soit également moins d'un tiers des trafics respectifs. Par contre, au col du Brenner, les trafics pourraient augmenter légèrement, les véhicules de moins de 28 tonnes détournés de Suisse étant un peu plus nombreux que ceux de 40 tonnes détournés vers la Suisse.