

LA REDEVANCE SUR LE TRAFIC DES POIDS LOURDS LIÉE AUX PRESTATIONS (RPLP) EN SUISSE : UNE MÉTHODE INNOVATIVE POUR LE PÉAGE ROUTIER

MATTHIAS H. RAPP
Rapp Trans AG, Bâle, Suisse
matthias.rapp@rapp.ch

UELI BALMER
Office fédéral du développement territorial
ueli.balmer@are.admin.ch

RÉSUMÉ

Depuis le début de 2001 un système électronique de péage fonctionne pour la perception de la nouvelle redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) en Suisse. La RPLP s'applique aux véhicules de plus de 3.5 tonnes et elle se calcule selon le nombre de kilomètres parcourus sur le territoire suisse, le poids total maximal admissible et les valeurs d'émission polluantes du véhicule. L'appareil électronique de saisie répond à des exigences élevées en utilisant plusieurs technologies dont DSRC et GPS. Couplé au tachygraphe, il détermine les kilomètres parcourus. La RPLP poursuit trois objectifs : elle applique à grande échelle l'imputation des coûts externes du trafic de marchandises, elle contribue à financer les grands projets ferroviaires, tout en étant un instrument capital en vue du transfert des marchandises sur le rail. L'article présente le fonctionnement du système de perception de la RPLP et montre dans quelle mesure les objectifs ont été atteints.

MOTS CLÉS

PÉAGE ROUTIER / PÉAGE ELECTRONIQUE / TRAFIC DES POIDS LOURDS / POLITIQUE DES TRANSPORTS / RPLP

1. LA SITUATION DU TRAFIC EN SUISSE ET LES OBJECTIFS DE LA RPLP

Deux tendances caractérisent le trafic marchandises en Europe : son volume augmente rapidement et il emprunte de plus en plus la route.

Entre 1970 et 1997, en termes de prestations de trafic, le trafic des poids lourds a triplé dans les 15 pays de l'Union européenne (UE), passant de 412 à 1200 milliards de tkm. Dans le même temps, la route a vu sa part augmenter de 48 à 73 pour-cent dans le trafic marchandises tandis que le chemin de fer perdait constamment de sa compétitivité pour différentes raisons. En effet, les prestations de trafic par voie ferroviaire dans les pays de l'UE ont reculé près de 15 pour-cent, pour revenir à 240 milliards de tkm. Ainsi, la part du chemin de fer au volume total des marchandises transportées dans l'UE a diminué pour atteindre 14 pour-cent actuellement.

Toutes les prévisions tablent sur une croissance soutenue du transport de marchandises – de l'ordre de plusieurs pour-cent par an – tant dans l'UE qu'en Suisse. Cette croissance du trafic routier ne correspond pas à la volonté de la population Suisse, qui avait à plusieurs reprises voté pour un transfert des transports marchandises sur le rail. Avec l'acceptation de la RPLP en scrutin populaire en 1998, le peuple Suisse ne confirmait pas

seulement cette politique, mais acceptait aussi l'instrument principal pour sa réalisation. Pour renforcer le transfert sur le rail, le peuple Suisse décidait en même temps que 2/3 des recettes de la RPLP soient utilisés pour le financement de nouvelles infrastructures ferroviaires.

L'utilisation de ces recettes était une des raisons pour l'approbation de la RPLP parce qu'elle était conforme à la volonté en faveur de transférer davantage le trafic marchandises sur le rail. Parallèlement, la RPLP sert comme instrument crucial pour compenser l'augmentation de la limite de poids de 28 à 34 tonnes (en 2001) respectivement à 40 tonnes (en 2005). Cette augmentation de la limite du poids était une concession que la Suisse était obligé de faire dans le cadre des négociations sur les accords bilatéraux avec l'UE. Troisième objectif de la RPLP est l'introduction du système pollueur payeur, puisqu'elle sert à couvrir les coûts externes des camions.

La figure 1 montre l'évolution des prestations kilométriques du transport routier de marchandises en Suisse avec et sans le nouveau régime (RPLP + 34/40t).

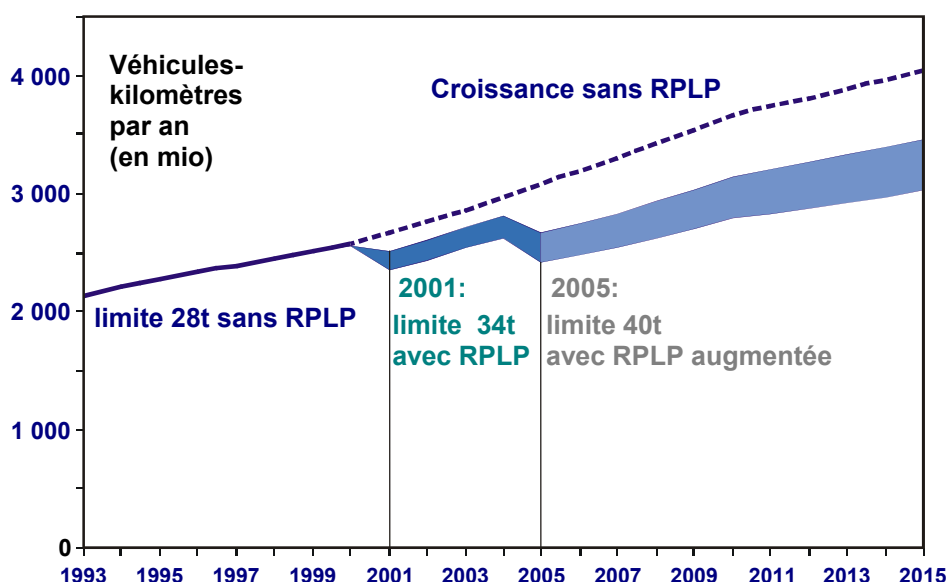


Figure 1 – Evolution des prestations kilométriques du transport routier de marchandises en Suisse

2. LES PARAMÈTRES DE LA REDEVANCE LIÉE AUX PRESTATIONS

La RPLP poursuit trois objectifs : pour la première fois en Europe, elle applique à grande échelle l'imputation des coûts externes du trafic de marchandises. Par ailleurs, elle contribue à financer les grands projets ferroviaires, tout en étant un instrument capital en vue du transfert des marchandises sur le rail.

La redevance sur le trafic des poids lourds liées aux prestations (RPLP) s'applique aux véhicules de plus de 3.5 tonnes servant au transport de personnes et de marchandises. Elle se calcule selon trois critères :

- le nombre de kilomètres parcourus sur le territoire suisse
- le poids total maximal admissible
- les valeurs d'émissions polluantes du véhicule.

Pour calculer la redevance, on multiplie d'abord la distance parcourue en Suisse (en kilomètres) par le poids du véhicule (en tonnes). Les tonnes-kilomètres ainsi obtenues sont ensuite multipliées par le taux de la redevance. Le poids déterminant n'est pas le poids effectif du véhicule au moment où il effectue son transport, mais son poids maximal admissible inscrit sur le permis de circulation. Il aurait été impossible de fonder le calcul sur le poids effectif, car celui-ci varie constamment. De plus, cette solution invite le transporteur à charger au mieux ses véhicules et à éviter autant que possible les courses à vide.

Les taux de redevance dépendent de la catégorie d'émission du véhicule. Pour les années 2001-2004, les valeurs en vigueur sont les suivantes :

- Catégorie de redevance 1 (correspond à Euro 0): 2.0 centimes par tonne-kilomètre
- Catégorie de redevance 2 (correspond à Euro I): 1.68 centime par tonne-kilomètre
- Catégorie de redevance 3 (correspond à Euro II et III): 1.42 centime par tonne-kilomètre.

Pour 2005, quand la limite de poids sera augmentée à 40 tonnes, le Conseil fédéral fixera de nouveaux taux de redevance en tenant compte de l'évolution technique. Pour appartenir à la catégorie d'émissions la plus favorable, un véhicule devra présenter des valeurs d'émission sensiblement meilleures qu'actuellement (p.ex. Euro IV).

3. LE SYSTÈME DE PERCEPTION DE LA RPLP

3.1 L'appareil électronique de saisie

La perception de la redevance n'est possible que s'il existe un appareil de saisie qui répond à des exigences techniques élevées (Figure 2). Il doit notamment posséder les fonctions suivantes :

- enregistrement automatique des kilomètres parcourus par connexion électrique avec le tachygraphe (Figure 3);
- enclenchement et déclenchement par balise DSRC (Dedicated Short Range Communication) au passage de la frontière;
- possibilité de contrôler les kilomètres parcourus et de commuter la saisie à la frontière par détermination de la position par satellite (GPS) et par un détecteur de mouvement;
- reconnaissance de la présence d'une remorque au moyen d'un capteur.



Figure 2 - Appareil de saisie pour la RPLP

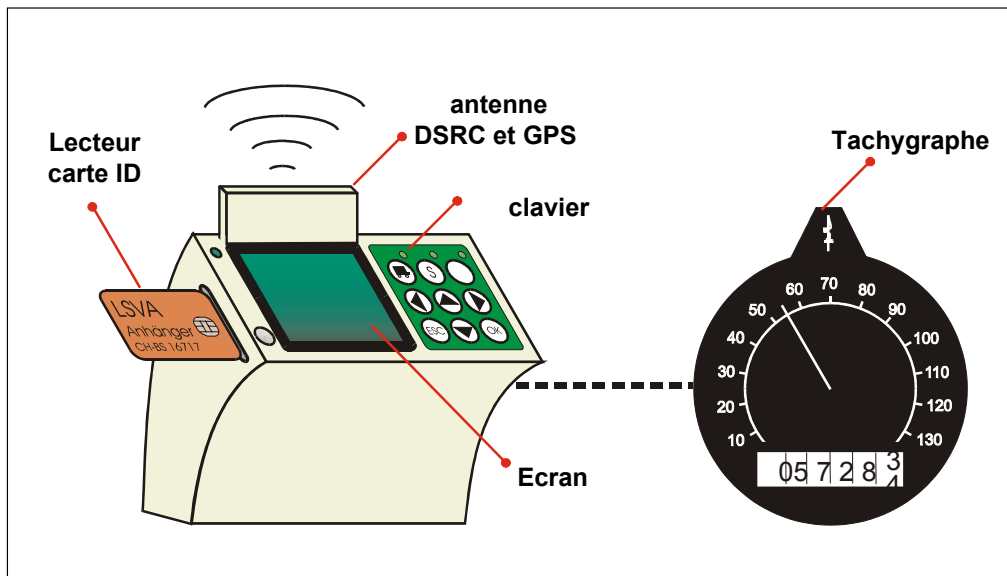


Figure 3 – Appareil de saisie et tachygraphe

La procédure de perception de la redevance - mais pas son calcul – fait la distinction entre les véhicules suisses et étrangers (Figure 4).



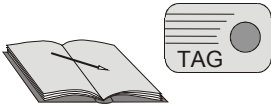

Véhicules suisses	Véhicules étrangers
<p>En principe équipés de:</p>  <p>Appareil de saisie</p>	<p>Facultativement équipés de:</p>  <p>Appareil de saisie</p>
<p>Dans des cas exceptionnels autorisés:</p>  <p>Carnet de route & TAG</p>	<p>En principe, utilisation de:</p>  <p>ID-Card & Terminal de traitement</p>

Figure 4 – Méthodes de perception pour les véhicules suisses et étrangers

3.2 Véhicules suisses

Les véhicules sont équipés d'un appareil électronique de saisie appelé «On Board Unit». Couplé au tachygraphe, il détermine les kilomètres parcourus. Lorsque le camion sort de Suisse, une radiobalise DSRC placée au poste de douane débranche la fonction de comptage (Figure 5). L'opération inverse s'effectue lors du retour du véhicule en Suisse. Des informations plus détaillées sont mémorisées dans l'appareil soit directement (poids maximal admissible et catégorie d'émissions polluantes du véhicule) soit par l'intermédiaire du conducteur qui les y introduit (poids maximal admissible d'une remorque

lors de son accrochage ou décrochage). De cette façon, l'appareil mémorise toutes les données nécessaires pour déterminer le montant de la redevance.

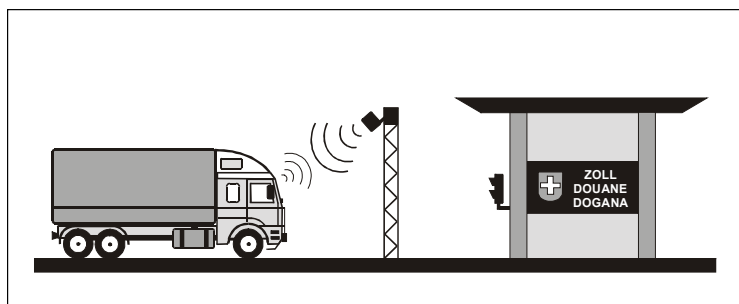


Figure 5 – Radiobalise au poste de douane

Le propriétaire assujéti à la redevance transfère chaque mois les données de l'appareil de saisie sur une carte à puce. Puis il transmet celle-ci à la douane, soit en envoyant la carte à puce par courrier postal, soit par voie électronique (internet). L'administration des douanes vérifie alors dans son système électronique la plausibilité des données. Une fois contrôlées et, le cas échéant, corrigées, celles-ci constituent la base du calcul de la redevance et de la facturation mensuelle.

3.3 Véhicules étrangers

Il est impossible d'obliger les véhicules étrangers à s'équiper d'un appareil de saisie. Cependant, le propriétaire d'un véhicule a la possibilité de le faire. Cet appareil sera remis gratuitement aux détenteurs de véhicules suisses ou étrangers jusqu'en 2004. Dans ce cas, les données parviennent par radio au système informatique central dès le passage de la frontière. Elles constituent la base de la facturation périodique. Il faut néanmoins que le détenteur ou le propriétaire du véhicule ait ouvert un compte RPLP à la douane suisse.

Les véhicules sans appareil de saisie reçoivent dès leur première entrée en Suisse une carte d'identification ad hoc. Les données nécessaires sont également mémorisées dans le système informatique central. Au passage de la frontière, le chauffeur introduit la carte dans un terminal de traitement et déclare le kilométrage figurant à son compteur kilométrique (Figure 6). Le terminal de traitement imprime une fiche de déclaration sur laquelle le conducteur inscrit le kilométrage lors de la sortie de Suisse. La douane vérifie la déclaration par sondage. La redevance doit être payée au plus tard au moment de quitter le territoire suisse, soit au comptant, soit au moyen d'une carte de carburant ou de crédit.



Figure 6 - Terminal et carte ID pour le traitement des véhicules sans appareil de saisie

3.5 Le système de perception de la RPLP en chiffres

Appareils de saisie véhicules suisses	53 000
Appareils de saisie véhicules étrangers	1 700
Cartes ID pour véhicules étrangers	300 000
Transactions de véhicules étrangers au passage de la frontière par an	1 800 000
Postes de douane avec balise DSRC	82
Balises à une voie	101
Balises à plusieurs voies	101
Terminaux de traitement	165
stations de contrôle (achevé en 2003)	21
Coûts des appareils de saisie	CHF 90 mio.
Coûts des installations douanières et du système informatique	CHF 150 mio.
Investissement total du gouvernement suisse	CHF 240 mio.
Coûts d'exploitation	CHF 24 mio.
Effectif du personnel pour la RPLP	120
Recettes nettes par an (2002)	CHF 773 mio.
Coût total du système de perception par rapport aux recettes	5-7 %

Table 1 – Chiffres du système de perception de la RPLP, état 2002
(1 CHF = env. 0.66€)

4. LES REPERCUSSIONS DE LA RPLP

L'introduction de la RPLP n'a occasionné de difficultés sérieuses ni en Suisse, ni à l'étranger. Le nouveau régime a entraîné des changements notables, particulièrement pour ce qui concerne le transport de marchandises par la route.

4.1 Renouvellement du parc de véhicules

Le fait que la redevance dépende du poids total et des émissions nocives des véhicules a déjà déclenché une année avant l'introduction de la RPLP une forte vague de renouvellement des véhicules. Globalement, les ventes de poids lourds marchandises (poids total de plus de 3.5 tonnes) ont augmenté de 45%. Comme on pouvait s'y attendre, un très fort accroissement a été constaté dans la catégorie des plus de 26 tonnes de poids total (influence du relèvement de la limite de poids autorisé). De toute évidence, le transfert parfois redouté aux véhicules non soumis à la RPLP n'a pas eu lieu. En tout cas, l'accroissement des ventes de véhicules les plus aptes à assumer un tel transfert (c.-à-d. ceux compris entre 3 et 3.5 t) n'a pas dépassé celui des années précédentes.

4.2 Mutations de la branche des transports

Il n'existe pas de données exploitables statistiquement pour mettre en évidence le changement structurel induit dans la branche des transports routiers par la réforme de la réglementation qui leur est applicable. Toutefois, les interviews réalisées dans le cadre d'une étude de cas relevant du projet de recherche communautaire DESIRE livrent quelques indications. Celle-ci se recoupent largement avec les observations recueillies lors de l'introduction de la RPLP. La principale constatation a porté par conséquent sur la

poursuite du mouvement de concentration dans les transports, qu'elle ait lieu par le biais de fusions ou par la cessation d'activité des petites exploitations. Les plus grandes entreprises peuvent gérer plus efficacement leurs véhicules et éviter des parcours à vide. Selon des avis autorisés, la limite inférieure pour un parc répondant aux exigences d'une bonne logistique se situe autour de 50 unités par entreprise.

4.3 Diminution des prestations kilométriques

Comme le montrent les résultats représentatifs d'enquêtes électroniques, le nouveau régime a indiscutablement conduit à un renversement de tendance très net. C'est ainsi qu'un recul des prestations kilomètres de l'ordre de 5% en 2001 a supplanté une augmentation de quelque 7% l'an, constatée les années précédentes (Figure 7). Une comparaison en base semestrielle avait déjà montré un recul pour la première moitié de l'année, alors que la croissance économique se maintenait à son niveau antérieur. Le repli conjoncturel enregistré en deuxième partie d'année a encore renforcé la tendance à la baisse, mais n'a joué en comparaison avec les nouvelles conditions-cadres qu'un rôle secondaire. En 2002, le nombre de camions sur les routes suisses a encore une fois reculé (à peu près 2%). Ce recul est donc dû à la situation économique peu favorable.

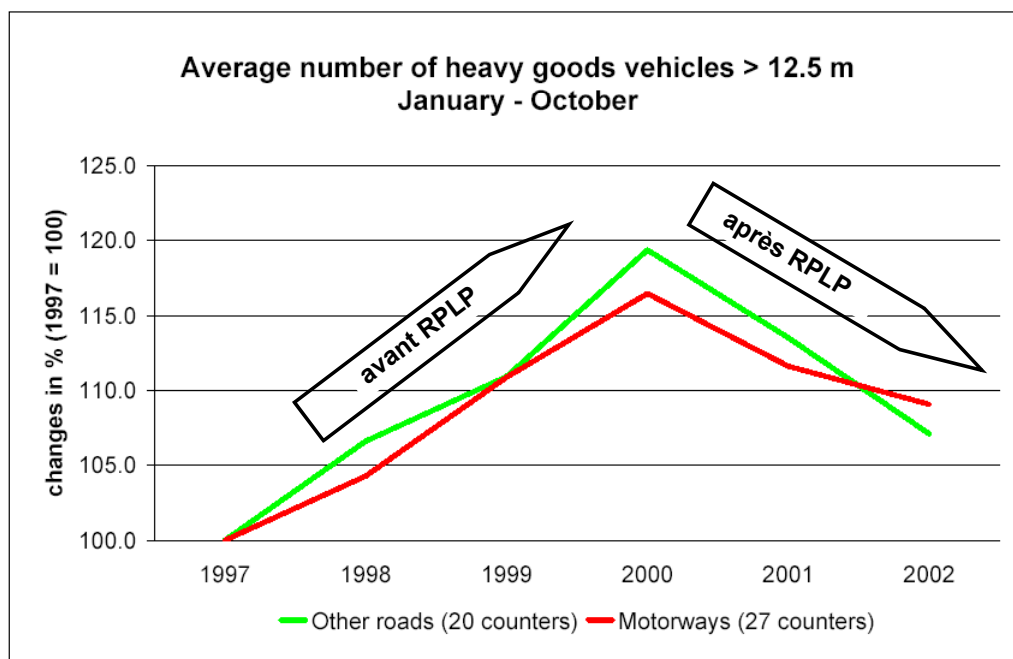


Figure 7 – Taux de croissance du trafic marchandises routier avant et après l'introduction de la RPLP

4.4 Les répercussions sur le trafic transalpin

En trafic transalpin, une augmentation du tonnage autorisé se traduit rapidement par des changements substantiels en raison de la part élevée des véhicules les plus lourds et des grandes distances parcourues. Pour ces raisons, la RPLP doit surtout assumer dans cette phase introductive la fonction de compenser au niveau des transports routiers les avantages que ceux-ci retirent du relèvement de la limite de tonnage. Ce rôle de compensation semble avoir globalement fonctionné. Le retour du trafic de contournement (engendré par la limite inférieure Suisse de 28 tonnes) est resté en deçà des projections.

4.5 Evolution du trafic ferroviaire

Jusqu'à présent il n'était pas possible d'enregistrer une influence considérable de la RPLP sur l'évolution du trafic ferroviaire. Les faits suivants doivent être observés:

- La part modale du chemin de fer pour les transports de marchandises en Suisse est une des plus élevées au monde. Pour toute la Suisse les chemins de fer effectuent environ un tiers de tous les transports. Pour les transports de transit transalpin, la part modale s'élève même à deux tiers (en tonnes-kilomètres). A ce niveau, il est difficile d'atteindre une répartition modale encore plus haute.
- L'avantage pour les chemins de fer, créé par l'introduction de la RPLP, était contrebalancé par l'augmentation du poids admissible des véhicules routier. Une augmentation sensible de la part modale des chemins de fer ne sera pas attendue avant 2005 au moment où les tarifs de la RPLP seront augmentés et que les exceptions de la période de transition disparaîtront.
- Les mesures tarifaires ne peuvent se traduire par des répercussions sensibles que si les autres conditions pour le transfert de la route vers le rail sont favorables : Fiabilité, temps total de parcours, simplicité des procédures (qui sont souvent un obstacle pour les transports internationaux). Pour atteindre une répartition modale encore plus favorable, les chemins de fer devront aussi améliorer leur productivité. Avec la construction de la nouvelle infrastructure ferroviaire et le programme de la réforme des chemins de fer, le cadre a été déterminé.

4.6 Influence minime sur le renchérissement

Conformément aux prévisions, l'introduction de la RPLP n'a pas occasionné une poussée du renchérissement. Selon les calculs de l'Office fédéral de la statistique, l'indice suisse des prix à la consommation ne s'est accru du fait de l'introduction de la RPLP que de 0,1% au plus.

5. CONCLUSIONS

Le bilan de la RPLP est positif. L'introduction de la redevance s'est effectuée pratiquement sans problèmes et le système électronique de perception a fonctionné dès le départ. La tendance à l'accroissement du nombre de poids lourds en circulation a été arrêté. Par ailleurs, la RPLP est un moyen durable pour le financement des grands investissements ferroviaires en Suisse.

REFERENCES

Office fédéral du développement territorial (2002) Equitable et efficiente – La redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) en Suisse, Berne

Administration fédérale des douanes (2000) RPLP – du concret, Berne

Administration fédérale des douanes, site internet RPLP:

www.zoll.admin.ch/f/firmen/steuern/lsva/lsva.php

Office fédéral du développement territorial, site internet RPLP

www.are.admin.ch/are/fr/verkehr/lsva/index.html

European Commission, Community Research, Growth Project (2003) DESIRE Designs for Inter-urban Road Pricing Schemes in Europe, Final Report, Bruxelles