

# ÉVALUATION ÉCONOMIQUE ET FINANCIÈRE

Vendredi 24 octobre 2003 (8h30 - 12h)

## Programme de la Séance et Rapport introductif

# PROGRAMME DE LA SÉANCE

## 1. Introduction et Rapport d'activité

Présidente de la séance:

Mme Sherri ALSTON (Présidente du Comité C9/ÉTATS-UNIS)

## 2. Évaluation économique des projets routiers

### a) Méthodes d'évaluation économique des projets routiers dans les pays membres de l'AIPCR – Résumé et comparaison des situations

M. Ian MELSOM (Membre du Comité C9/NOUVELLE-ZÉLANDE)

M. Henrik Nejist JENSEN (Membre du Comité C9/DANEMARK)

### b) Évaluation et financement de l'entretien routier dans les pays membres de l'AIPCR - Résumé et comparaison des situations

M. Enrique DIAZ MORALES (Membre du Comité C9/MEXIQUE)

## 3. Tarification routière

### a) Concepts de la tarification et ses principes

M. Jan Fredrik LUND (Membre du Comité C9/NORVÈGE)

### b) Etudes de cas

#### - Autriche

M. Frendrich SCHWARZ-HERDA (Membre du Comité C9/AUTRICHE)

#### - France

M. Gérard CHARPENTIER (Membre du Comité C9/FRANCE)

## 4. Financement routier – Ressources publiques et privées

### a) Vue d'ensemble et Concepts

M. Peter STRUIK (Membre du Comité C9/PAYS-BAS)

### b) Etudes de cas

#### - Pays-Bas

M. Peter STRUIK (Membre du Comité C9/PAYS-BAS)

#### - Afrique du Sud

M. Koos SMIT (Membre du Comité C9/AFRIQUE DU SUD)

**5. Discussion : Tarification routière**

Modérateur: M. Barry MOORE (Membre du Comité C9/AUSTRALIE)

**6. Conclusion de la séance**

Mme. Sherri ALSTON (Présidente du Comité C9/ÉTATS-UNIS)

# SOMMAIRE

## SOMMAIRE 4

## RESUME 5

## MEMBRES AYANT CONTRIBUE A CE RAPPORT .....6

## INTRODUCTION .....7

## THEME 1 : TARIFICATION ROUTIERE – CONCEPTS ET APPLICATIONS .....11

T.1.A. CONTEXTE ..... 11

T.1.B. OBJECTIFS, CONTRAINTES ET INCOHERENCES ..... 12

T.1.C. PERSPECTIVES DE DEVELOPPEMENT, TENDANCES FUTURES ..... 13

## THEME 2 : FINANCEMENT DES ROUTES – RESSOURCES PUBLIQUES ET PRIVEES.....15

T.2.1. INTRODUCTION ET CONCLUSIONS..... 15

T.2.2. POINT DE DEPART : PARTENARIATS CLASSIQUES PUBLIC-PRIVE ..... 16

T.2.3. DIVERSITE : CADRE CONCEPTUEL ..... 16

T.2.4. FORMES MIXTES ..... 17

T.2.5. SUBVENTIONS DES COLLECTIVITES LOCALES EN SUEDE..... 18

T.2.6. PARTENARIATS POUR LA QUALITE ..... 18

T.2.7. DEVELOPPEMENT INTEGRE AUX PAYS-BAS ..... 19

T.2.8. PARTENARIATS POUR LE FINANCEMENT ..... 19

T.2.9. REFUS DU PEAGE EN HONGRIE..... 20

T.2.10. PRISE ET PARTAGE DES RISQUES ..... 20

T.2.11. PROPOSITIONS SPONTANEEES EN AFRIQUE DU SUD ..... 21

T.2.12. GESTION ..... 21

T.2.13. PLANS QUINQUENNAUX SOUPLES EN FRANCE ..... 22

T.2.14. ÉVALUATION..... 22

## REFERENCES .....23

## ANNEXE 24

ALLEMAGNE..... 24

LA « REDEVANCE SUR LE TRAFIC DES POIDS LOURDS LIEE AUX PRESTATIONS » (RPLP) EN SUISSE ..... 25

# RESUME

Une des grandes priorités des pays a toujours été de développer, de construire et d'entretenir les réseaux routiers, afin d'assurer les communications entre eux, au niveau national et international. Des études ont clairement montré que les réseaux routiers contribuent à la croissance et au développement économiques. Un des éléments essentiels, pour soutenir cette croissance, est de disposer d'un financement approprié au réseau routier. Le besoin de routes nouvelles, de routes meilleures, de routes entretenues a augmenté plus rapidement que les sources de revenus traditionnelles, rendant extrêmement difficile la conservation du réseau routier. Ainsi, le financement des routes est devenu plus complexe dans tous les pays, développés, en développement et en transition. Ce rapport aborde certains aspects du financement : la tarification routière et le financement des routes, ainsi que les sources de financement publiques et privées.

Ce rapport s'appuie sur le travail et les documents fournis par les trois groupes de travail du Comité de l'Évaluation économique et financière de l'AIPCR (C9) : le groupe de travail 1 sur l'économie du patrimoine routier, le groupe de travail 2 sur la tarification et l'estimation des coûts et le groupe de travail 3 sur le financement et le partenariat public-privé.

Les infrastructures routières jouent un rôle capital dans l'amélioration du niveau de vie. Dans la plupart des pays, les réseaux routiers constituent un des patrimoines publics les plus importants et appartiennent en majeure partie à l'État. Excepté dans quelques pays dont l'économie est totalement contrôlée par l'État, les sociétés privées participent à la construction et à l'entretien des routes, sous contrat ou pour le compte du secteur public. Mais le partenariat prend tout son sens lorsque les sociétés privées fournissent leurs services avec suffisamment d'autonomie et de rentabilité, pour le bien de toute la communauté. Ce rapport souligne le rôle du secteur public, qui devient un rôle de régulateur et plus seulement un rôle de prestataire de services publics.

Les principaux critères d'investissement doivent être les avantages économiques et sociaux, qui amélioreront la qualité de vie. Or, le secteur privé ne peut financer que des projets rentables. Il est néanmoins possible d'établir des partenariats public-privé financièrement viables.

Ce rapport présente les principes relatifs à l'évaluation des coûts et à la tarification des infrastructures routières, dans la mesure où les progrès actuels dans les techniques de tarification et de perception ont permis d'apporter des solutions qui auparavant, n'étaient envisagées que sur le plan théorique. L'objectif principal de ces politiques doit être l'équité.

Ce rapport offre également une vue d'ensemble des expériences de financement routier et des recherches de nouvelles méthodes en collaboration avec le secteur privé, pour améliorer la rentabilité des réseaux routiers à travers le monde. L'étude décrit une grande variété de partenariats, présentés en fonction de leurs motifs. Il en ressort, en conclusion générale, que le choix des modalités de participation des différents acteurs publics et privés reflétera les caractéristiques démographiques et économiques des pays, ainsi que la maturité de leur réseau routier. Une attention particulière doit être portée à la politique de péage, afin que les tarifs soient accessibles aux usagers et acceptables pour le grand public. Un financement public supplémentaire peut être nécessaire pour rendre une concession financièrement viable et éviter les effets négatifs.

# MEMBRES AYANT CONTRIBUE A CE RAPPORT

Mme Sherri Y. Alston	(États-Unis)
M. Curtis Berthelot	(Canada)
M. Gérard Charpentier	(France)
M. Milos Cihak	(République tchèque)
M. Patrice Danzanvilliers	(France)
M. Patrick Debaere	(Belgique)
Mme Fortunata Dourado	(Portugal)
M. Alain Fayard	(France)
M. Jim Healy	(États-Unis)
M. Henrik Nejst Jensen	(Danemark)
M. Armin Keppel	(Allemagne)
M. Jan Fredrik Lund	(Norvège)
M. Ian Melsom	(Nouvelle-Zélande)
M. Barry Moore	(Australie)
Mme Katarina Noren	(Suède)
Mme Teresa Pestana	(Cuba)
M. John Pauley	(Australie)
M. Hans Schaller	(Suisse)
M. Friedrich Schwarz-Herda	(Autriche)
M. Árpád G. Siposs	(Hongrie)
M. Peter Struik	(Pays-Bas)
M. Tom Worsley	(Royaume-Uni)

# INTRODUCTION

Les infrastructures routières jouent un rôle capital dans l'amélioration du niveau de vie. L'absence de réseaux routiers appropriés freine la compétitivité des produits d'un pays, gêne l'accès de la population, et en particulier des catégories les plus pauvres, aux services sociaux et aux perspectives économiques, et affaiblit l'intégration régionale. Dans la plupart des pays, les réseaux routiers constituent un des patrimoines publics les plus importants et appartiennent en majeure partie à l'État.

Alors que le rôle du transport routier reste prédominant dans l'économie, de nouveaux défis exigent la rationalisation et la modernisation des procédures d'organisation et de gestion du secteur routier. En particulier :

- la globalisation de la production et du commerce exige des infrastructures de transport fiables, capables d'assurer les opérations en flux tendus, afin de réduire les coûts et les stocks ;
- les pressions pour prendre en compte les questions environnementales et sociales augmentent et imposent des contraintes nécessaires au développement du secteur routier ;
- la diminution des ressources du secteur public en matière de développement et d'entretien des routes exige la mise au point de nouveaux plans de financement et une meilleure utilisation des ressources disponibles ;
- les innovations technologiques doivent être encouragées afin d'optimiser l'utilisation des infrastructures routières et d'éviter les effets négatifs tels que les encombrements ou les accidents.

Excepté dans quelques pays dont l'économie est totalement contrôlée par l'État, les sociétés privées participent à la conception, à la construction, à l'entretien ou à l'exploitation des routes, sous contrat ou pour le compte du secteur public. Mais le partenariat prend tout son sens lorsque les sociétés privées fournissent leurs services avec suffisamment d'autonomie et de motivation pour générer des gains de rendement pour le bien de toutes les parties prenantes et en particulier, des usagers.

Un partenariat public-privé (PPP) représente un effort de collaboration soutenu entre l'État (organismes publics) et des entreprises privées pour atteindre un objectif commun (par exemple, un projet routier), alors que les partenaires poursuivent des intérêts individuels. Dans un PPP, chaque partenaire :

- partage la même conception de projet ;
- apporte sa quote-part aux ressources financières, managériales et techniques, nécessaires pour exécuter et parfois exploiter le projet, en fonction de ses compétences ;
- prend partiellement en charge les risques associés au projet et obtient les bénéfices générés par le projet, qu'il attend.

Les solutions clés en main ne fonctionnent pas dans les PPP car chaque projet est unique. En revanche, il existe tout un éventail de possibilités, depuis le marché public classique, qui est l'option PPP offrant le moins de perspectives de gains de rendement, jusqu'à la privatisation totale, qui est très rare dans le cas de « biens publics » comme les infrastructures routières.

Un partenariat public-privé doit être envisagé comme une véritable association, exigeant une optique de partenariat de la part des autorités publiques, qui doivent adopter et respecter des règles claires, stables et neutres. Il représente un défi pour toute administration publique.

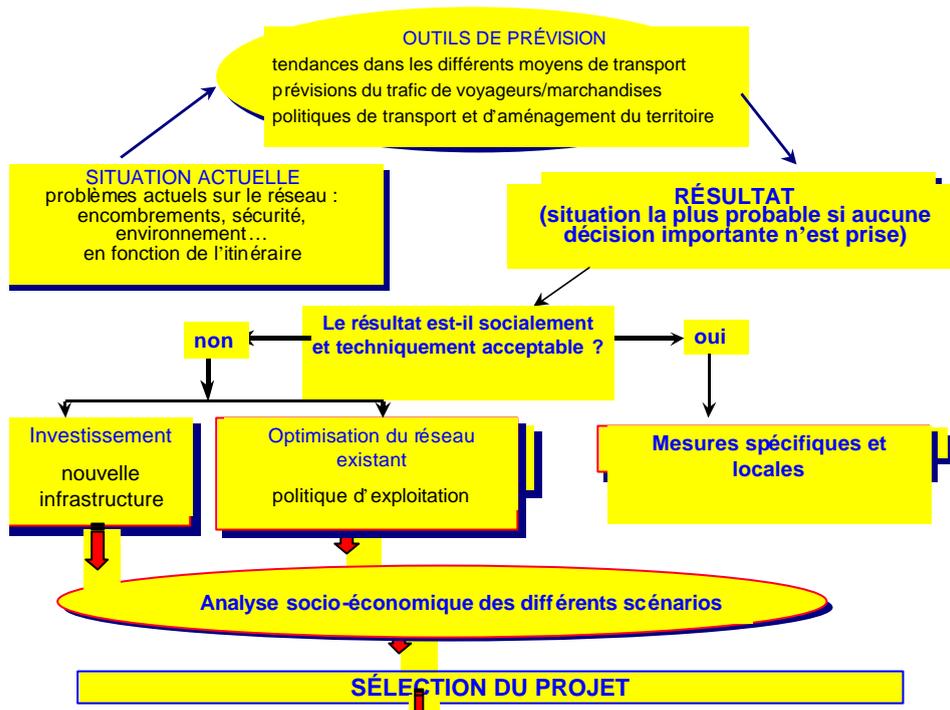
De fait, les PPP n'exigent pas « moins de public et plus de privé », mais un public sous une autre forme, améliorée. La majorité des fonctions traditionnelles du secteur public doivent être transformées et réclament une réforme institutionnelle ainsi que des ajustements des systèmes économique, financier et juridique. Il incombe aux autorités d'exercer les responsabilités suivantes.

Établir des schémas directeurs de développement des services et des infrastructures de transport, en planifiant et en prenant en compte les avantages économiques et sociaux des projets (alors que la rentabilité financière est une contrainte pour le partenaire privé). Les autorités peuvent également intervenir de manière anticipée, pour assurer par exemple la solidarité sociale et géographique, ou pour mettre en œuvre une politique industrielle. Pour cela, elles doivent néanmoins utiliser les instruments du marché ; les taxes sont les moyens préférés pour ce faire, même si dans de nombreux cas, on pourrait avancer à juste titre qu'il serait plus utile d'apporter une aide directe aux catégories ou aux groupes sociaux défavorisés que d'établir des taxes ayant un effet égalisateur.

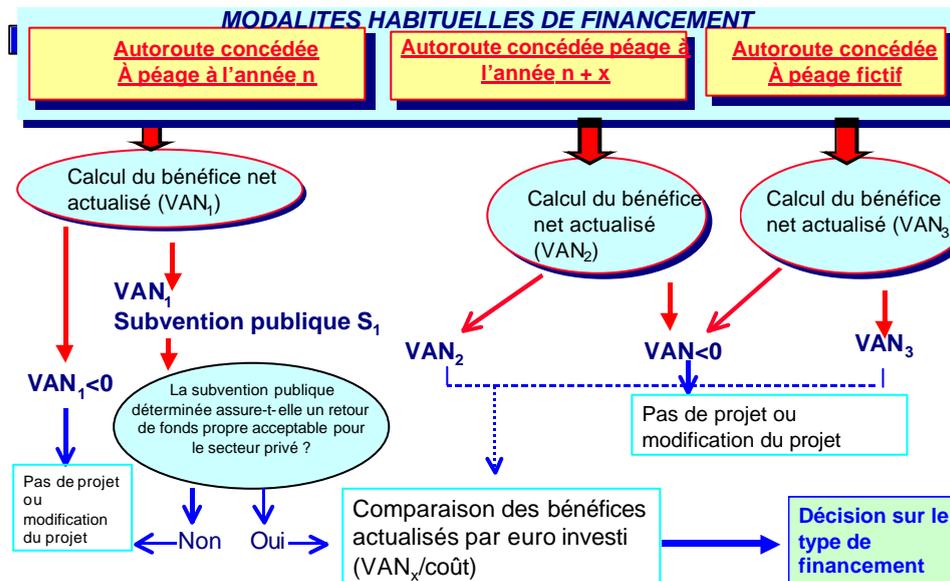
Bien que la référence à l'économie de marché modifie le rôle traditionnel des autorités, paradoxalement, elle l'élargit aussi. Le secteur public doit s'engager pleinement dans son rôle de régulateur, qu'il doit tenir totalement séparé de celui d'exploitant. Ce qui est nécessaire, ce n'est donc pas une réduction de l'intervention de l'État, mais une intervention sous d'autres formes, améliorées. Cela exige une clarification des rôles joués par les différents acteurs au sein du système administratif, voire politique. Les décisions doivent être prises conformément aux objectifs des politiques de transport ; les autres points importants sont seulement les contraintes à prendre en compte. Le rôle prédominant joué par les services financiers conduit à des pertes de rentabilité, en particulier parce que ces services n'ont pas de stratégie, tout au moins pas dans le secteur des transports, et sont mus par des considérations à très court terme.

Les autorités sont les gardiennes de la sécurité publique et de l'environnement et doivent en être chargées. Elles doivent protéger le public contre le risque d'abus de position dominante, tout en accordant au partenaire privé une rentabilité satisfaisante.

Les autorités agissent comme des intermédiaires financiers, un rôle qui dans nombre de cas est indispensable et assure la rentabilité financière attendue, en fonction des risques engagés. Les principaux critères de financement doivent être les avantages économiques et sociaux, qui amélioreront la qualité de vie. Grâce aux effets externes positifs, les avantages économiques et sociaux sont souvent supérieurs à la rentabilité financière. Cependant, le secteur privé ne peut financer que des projets financièrement rentables. Les partenariats public-privé doivent donc être financièrement viables ou être modifiés afin de le devenir. Les autorités publiques doivent rechercher les points où le montage financier et la rentabilité économique coïncident. En raison de l'effet d'éviction du trafic, en cas de tarification directe, et/ou du coût d'opportunité du capital public, le soutien de l'État réduit la rentabilité économique et peut faire que le projet ne soit plus intéressant pour la collectivité.



## Budget, concession, péage ou non, comment choisir ?



## Définitions et rôles respectifs des évaluations économiques et financières



	<i>Evaluation Economique</i>	<i>Evaluation Financière</i>
<b>Définition</b>	principalement éléments non marchands (temps, confort, sécurité, nuisances)	flux financiers (en terme de recettes et de dépenses)
<b>Rôle</b>	traduit l'intérêt de l'ouvrage pour la collectivité	traduit l'intérêt de l'ouvrage pour le concédant et le concessionnaire
<b>Unité</b>	monnaie constante	monnaie courante
<b>Taux d'actualisation</b>	taux d'actualisation des dépenses publiques	taux d'intérêt financier (ex : taux d'emprunt à long terme)

Les autorités publiques doivent mettre en place un cadre de référence précis et stable, suffisamment transparent pour le partenaire privé. C'est notamment le cas pour les normes techniques (qui doivent viser davantage les résultats que les moyens), les taxes (qui ne doivent pas évoluer uniquement en fonction du secteur) et l'établissement des péages.

Ce rapport présente les principes relatifs à l'évaluation des coûts et à la tarification des infrastructures routières, dans la mesure où les progrès actuels dans les techniques de tarification et de perception ont permis d'apporter des solutions qui auparavant, n'étaient envisagées que sur le plan théorique. Bien que les possibilités techniques soient plus ou moins déterminées (le prix est pratiquement la seule question), l'aspect juridique relatif à l'application des lois semble encore à définir dans la plupart des pays. Il existe, certes, de nombreux avantages à mettre en œuvre des mesures d'évaluation des coûts et de tarification, mais les différentes solutions comprennent encore de nombreuses incohérences et contraintes.

Ce rapport indique que le principal objectif des politiques d'évaluation des coûts et de tarification des infrastructures doit être l'équité. Les taxes et les tarifs, pour tout moyen de transport, doivent varier en fonction des différents coûts liés à la pollution, aux temps de parcours et aux dommages, ainsi que des coûts des infrastructures. Cette stratégie doit permettre d'appliquer le principe du pollueur-payeur, prévoir des incitations fiscales précises pour atteindre les objectifs de réduction des encombrements et de la pollution, en rééquilibrant la distribution des moyens de transport, et essayer de maîtriser et de réduire la croissance des transports. Ce rapport tente de définir les perspectives de développement dans ce domaine, en fonction des tendances actuelles. Selon lui, faire payer les usagers devrait donc permettre de faire un meilleur usage des capacités des infrastructures existantes.

# THEME 1 : TARIFICATION ROUTIERE – CONCEPTS ET APPLICATIONS

## T.1.a. Contexte

Dans son sens large, la tarification routière signifie la fixation d'un droit ou d'un prix perçu sur l'utilisateur pour couvrir les frais d'exploitation et d'utilisation du réseau routier. Faire payer pour l'utilisation d'une route ou même d'un réseau tout entier est un moyen de plus en plus employé par les responsables politiques et routiers pour résoudre un certain nombre de questions auxquelles est confronté le secteur routier. Actuellement, la tarification directe pour l'utilisation d'une route est limitée, dans la mesure où les routes sont financées par un grand éventail de mécanismes, comme les suivants :

- affectation des taxes ou droits perçus par les États ;
- financement direct des budgets publics, sans lien avec l'utilisation des routes ;
- formes plus directes de tarification pour l'utilisation des routes, comme les péages et/ou les permis.

En raison du grand nombre de mécanismes employés, les usagers de la route n'ont généralement pas les mêmes relations commerciales avec un maître d'ouvrage ou un exploitant routier qu'avec la majorité des autres prestataires de services, sur le marché économique. La plupart des usagers sont traités de la même façon, quels que soient les dommages aux infrastructures, les encombrements et la pollution qu'ils causent. Cela signifie aussi qu'il y a de nombreux transferts de coûts et subventions croisées entre les différentes classes d'utilisateurs de la route et les autres membres de la société. La tarification directe des routes est souvent présentée comme la solution idéale aux problèmes de la société, en matière de transports, et de transports routiers en particulier. Elle apparaît comme un moyen d'améliorer la rentabilité dans l'utilisation et l'exploitation des routes, de réduire les encombrements et les émissions, d'assurer le financement des routes et la rentabilité des investissements, et d'établir l'égalité entre les différentes classes d'utilisateurs. On peut également considérer que la tarification routière assure une neutralité concurrentielle entre les différents moyens de transport, en particulier entre la route et le rail.

## T.1.b. Objectifs, contraintes et incohérences

- Quelles sont les raisons pour lesquelles les gouvernements adoptent l'évaluation des coûts et la tarification des routes ? Quels résultats peut-on attendre des autres modalités d'évaluation des coûts et de tarification des routes ?
- promouvoir l'efficacité dans l'utilisation du réseau routier ;
- promouvoir l'efficacité dans l'exploitation du réseau routier ;
- promouvoir l'égalité entre les catégories d'usagers et les non usagers ;
- générer des recettes.

Une utilisation rentable des réseaux routiers sera assurée lorsque les clients devront payer à court terme le coût social marginal ou différentiel de chaque déplacement qu'ils effectueront. Ce sont là des coûts que les usagers de la route imposent aux autres et qu'ils ne prennent généralement pas en compte lorsqu'ils décident de leurs déplacements (en tant qu'effets externes). Il en est ainsi parce que rien n'incite les personnes à prendre ces éléments en compte. Les péages à l'entrée des centres-villes, comme ceux existant à Singapour ou à Londres sont des exemples de tarification associant cet objectif aux modalités d'exploitation.

Les recettes générées par une tarification efficace dépendent, en partie, de niveaux optimaux d'investissement ou d'exploitation des routes, et non pas simplement, de la bonne gestion des déplacements. Les informations sur les coûts doivent être liées au présent et au futur, et non pas au passé. Les coûts futurs, plutôt que les coûts historiques, sont importants dans les calculs, car les coûts engagés dans le passé sont des coûts fixes, qui ne peuvent en aucun cas être modifiés. Les coûts futurs comprennent les coûts des infrastructures nouvelles et les remises en état. La tarification de l'utilisation des routes à un niveau permettant d'améliorer les solutions aux encombrements ou la productivité du transport de marchandises conduira à des modèles d'investissement pour le développement du réseau routier, associant les souhaits de la société à la prise en charge des investissements en infrastructures de transport (voir l'étude de cas allemande en annexe).

Un des objectifs de la tarification pourrait être de faire supporter les coûts à ceux qui les génèrent. La suppression des subventions croisées, grâce à la tarification routière, est donc un objectif potentiel. Lorsqu'on considère cet objectif, il convient de prendre en compte non seulement les questions d'égalité entre les classes de conducteurs ou de propriétaires de véhicules, mais aussi entre les utilisateurs de véhicules et les autres contribuables, qui peuvent être touchés par les décisions des utilisateurs de véhicules.

Dans de nombreux pays, les taxes sur les carburants constituent une source utile de revenus. Les gouvernements recourent de plus en plus aux péages pour financer les routes, en particulier dans le contexte d'une exploitation privée, à mesure que les ressources engagées dans la construction, l'entretien et la gestion des réseaux routiers deviennent importantes. L'objectif le plus fréquent de la tarification routière, par le biais du péage ou de la vignette, est simplement de générer des recettes.

Même lorsque les objectifs sont clairs, il faut prendre en compte certaines contraintes. Les plus fréquentes sont les suivantes : réglementations ou dispositions légales en vigueur, vie privée, opinion publique (par exemple, volonté générale de payer, en particulier en ce qui concerne les poids lourds et leurs conducteurs), préoccupations politiques. Ces éléments peuvent constituer de véritables contraintes à court terme, mais pourraient changer à long terme s'il existe une volonté professionnelle ou politique d'effectuer l'évaluation économique nécessaire afin d'étudier les conséquences d'une tarification routière et d'accepter les résultats s'ils confirment l'intérêt de cette solution.

Il existe des incohérences entre les différents objectifs. Le financement de nouvelles routes peut introduire une approche assez différente de la tarification des coûts externes marginaux. Différentes études révèlent de grandes différences dans les coûts externes marginaux entre les réseaux routiers encombrés et fluides. Certaines enquêtes évaluent la part des encombrements à plus de 90 % du total des coûts externes marginaux. Entre d'une part, un financement par le péage, et d'autre part, une politique fondée sur le principe selon lequel les usagers doivent supporter tous les coûts externes marginaux, on peut observer d'importantes différences dans les prix et dans le système de perception des péages.

Il doit être clair pour les décideurs de la politique de péage qu'en dehors des infrastructures encombrées, un système de tarification basé sur le coût marginal ne couvrira pas la totalité des coûts. Cela signifie qu'un seul exploitant autonome (public ou privé) ne pourra pas atteindre l'équilibre financier. Et même pour les infrastructures encombrées ou très polluantes, la question demeurera à l'ordre du jour : comment affecter les recettes générées par la tarification des infrastructures si, une fois les effets externes négatifs réellement résolus, les recettes nettes ne peuvent plus couvrir la totalité des coûts ?

### **T.1.c. Perspectives de développement, tendances futures**

La plupart des usagers considèrent la route comme un bien auquel ils ont naturellement droit, mais en réalité, « rien n'est gratuit ». Que ce soit par des contributions indirectes ou par une tarification routière, il faut bien obtenir les ressources nécessaires pour construire de nouvelles routes et entretenir les voies existantes, lorsque les travaux se justifient sur le plan économique. En outre, la population souffre des effets externes associés à l'utilisation des routes et paye la note que d'autres lui ont laissée.

Alors, pourquoi la tarification routière n'est-elle pas plus répandue à l'heure actuelle ? Il existerait fondamentalement deux obstacles (historiques) à la tarification directe de l'utilisation des routes. Le premier est l'existence de coûts de transaction prohibitifs. Le second est le sentiment général de la population concernant les implications de cette réforme, ainsi que la désinformation, la méfiance ou le scepticisme relatifs aux avantages socio-économiques qu'elle peut apporter.

La première question peut être résolue par les nouvelles technologies. Les progrès dans ces domaines permettront, à très brève échéance, que les coûts de transaction liés à la mise en place d'un système de tarification routière à l'échelle des réseaux et des flottes de véhicules, soient marginaux.

La deuxième question est plus difficile à régler pour les responsables politiques et les exploitants routiers. Certaines préoccupations de la population sont « réelles » dans le sens où il existe une incertitude sur les effets de la tarification routière et sur les avantages que l'on peut attribuer à ce type de réforme. Cependant, la plupart des préoccupations de la population ne sont pas justifiées et/ou montrent bien que les économistes et autres gestionnaires n'ont pas su expliquer pourquoi et comment la tarification routière allait apporter des changements, et convaincre la population que ces changements seraient positifs pour elle.

Cependant, pour que les gouvernements aillent au-delà de simples mesures de collecte de fonds et utilisent la tarification routière comme un moyen pour optimiser l'utilisation des routes, des types de véhicules, des temps de parcours et des investissements en infrastructures, ils devront adopter des moyens élaborés en ce qui concerne tant la politique de tarification que le choix du mode de perception et des conditions de mise en place. Ils devront également s'assurer que les usagers de la route saisissent les raisons de cette tarification et qu'il existe une compréhension commune des termes utilisés, dans tout débat sur les initiatives en matière de tarification routière.

À mesure qu'on comprendra mieux le rôle que chaque mode de perception peut jouer et que la technologie se développera et permettra de réduire les coûts de transaction au minimum, il sera possible d'établir des prix réels pour l'utilisation du réseau routier public.

Mais cela doit être fait prudemment. Même si la tarification routière peut être un moyen très efficace d'améliorer les infrastructures routières, elle offrira de meilleurs résultats si elle est intégrée dans un ensemble, incluant la réglementation, l'aménagement du territoire et du réseau, le processus de production, etc.

# THEME 2 : FINANCEMENT DES ROUTES – RESSOURCES PUBLIQUES ET PRIVEES

## T.2.1. Introduction et conclusions

Le comité de l'évaluation économique et financière de l'AIPCR a publié un guide sur les nouvelles méthodes de financement et de partenariat public-privé en 2000. Ses dernières recherches ont porté sur l'identification de nouvelles formes de financement, les bonnes pratiques et l'évaluation des résultats. Ces recherches s'appuient sur un questionnaire, transmis aux 25 pays représentés au sein du comité C9. Seize d'entre eux y ont répondu.

Ce rapport introductif résume brièvement les conclusions et les résultats les plus importants du document sur « les partenariats public-privé et autres nouvelles formes de financement des infrastructures », qui offre des précisions complémentaires ainsi que des descriptions complètes d'études de cas et tous les exemples rencontrés.

Cette étude décrit une grande variété de partenariats, présentés en fonction de leurs motifs, qui dépendent des caractéristiques démographiques et économiques du pays, ainsi que de la maturité du réseau routier. Il en ressort, en conclusion générale, que le choix des modalités de participation des différents acteurs publics et privés reflétera ces caractéristiques sociales.

Le financement est la principale raison des partenariats ; les contrats de concession sont donc courants dans les pays en développement. Toutefois, la qualité de l'environnement est une question de plus en plus importante dans les régions très peuplées, où le prix des terrains est élevé.

Les procédures d'appel d'offres doivent être élaborées avec soin afin que les risques restent acceptables pour les deux parties, sans limiter pour autant la concurrence. Les partenariats, et en particulier les concessions, exigent également des accords contractuels dans lesquels les responsabilités et les indicateurs de performances doivent être bien définis.

Une attention particulière doit être portée à la politique de péage, afin que les tarifs soient accessibles aux usagers de la route et acceptables pour le grand public. Un financement public supplémentaire peut être nécessaire pour rendre une concession financièrement viable et éviter les effets négatifs.

Les projets PPP n'en sont encore qu'à leurs débuts dans la plupart des pays ; les évaluations systématiques sont donc rares. Certaines concessions ont échoué parce que le trafic réel s'est avéré inférieur aux estimations. D'autres ont réussi grâce à des coûts raisonnables et à un financement initial moins important.

## **T.2.2. Point de départ : partenariats classiques public-privé**

L'enquête dont ce rapport dresse les résultats s'appuie sur les cadres de coopération entre les secteurs public et privé les plus courants, décrits et classés dans le rapport élaboré par G. Maring et G. Estermann, pour le Congrès mondial de Montréal, en 1995. Si l'on examine ces cadres et les conclusions de ce rapport sur l'état de la technique, on observe que la plupart des projets PPP ont les caractéristiques suivantes.

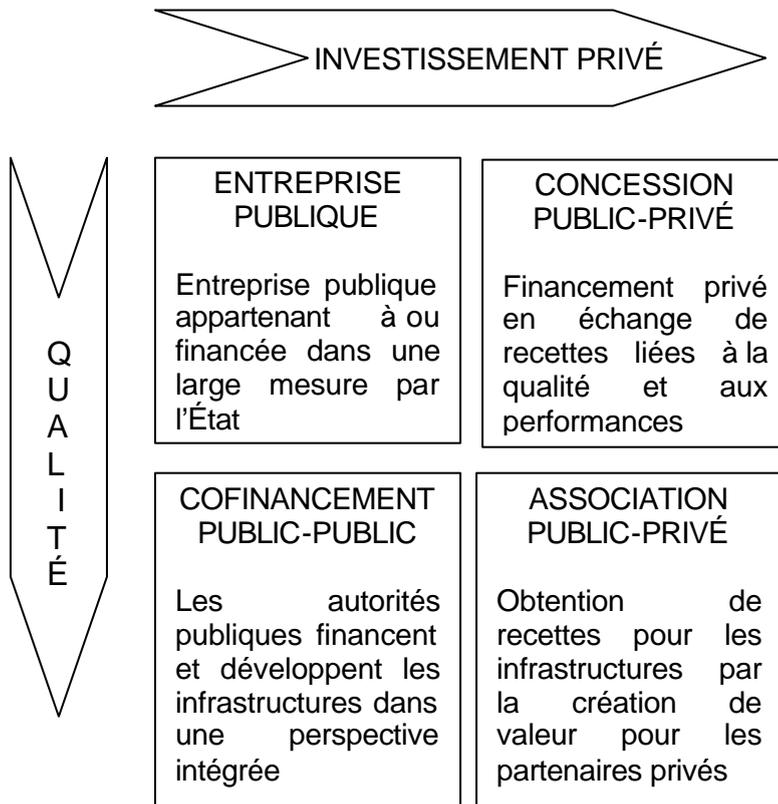
Les infrastructures sont, au moins en grande partie, financées par une société privée. Cette société exploite les infrastructures pendant une durée déterminée, en général 30 ans. Au terme de cette période, soit les infrastructures sont transférées à l'État, soit le contrat est renouvelé.

La société privée perçoit les recettes liées à l'exploitation des infrastructures. Ces recettes peuvent être collectées auprès des usagers de la route ou de l'État. Elles dépendent toujours d'une évaluation quantitative ou qualitative des services fournis.

## **T.2.3. Diversité : cadre conceptuel**

L'enquête a montré que les limites de la définition donnée ci-dessus n'étaient pas aussi strictes qu'elles le paraissent. En outre, d'autres partenariats, bien que moins représentés dans l'enquête, semblaient suffisamment intéressants pour être inclus dans le rapport. Un cadre plus large a donc été adopté, visant toutes les formes de coopération destinées à tirer le meilleur parti de la construction d'une infrastructure, pour les usagers de la route et la population locale, en intégrant les contributions ou les investissements des parties intéressées par la réalisation et/ou l'exploitation de cette infrastructure.

L'un des éléments essentiels est d'offrir des avantages, tels que la mise à disposition et la qualité de la route, mais aussi l'influence de la route sur la qualité de l'environnement. Un autre élément important de la définition est la contribution ou l'investissement. Même si le partenariat dont il est question ici a toujours un aspect financier, il existe des variations dans l'ampleur du financement. La contribution financière peut être très importante, à hauteur de 100 %, et s'avérer absolument nécessaire pour réaliser le projet, comme dans la plupart des concessions. Mais elle peut aussi servir uniquement à améliorer la qualité du projet, qui sera réalisé de toute manière. Les recherches ont montré que l'importance relative de ces deux aspects, le financement et la qualité, détermine la forme du partenariat, comme en témoigne le schéma ci-dessous.



#### T.2.4. Formes mixtes

Il nous semble important non seulement de mettre en relief les avantages et les inconvénients des PPP classiques (les concessions), mais d'étudier également pourquoi certains pays ont retenu des formes hybrides. Ainsi, il existe des entreprises appartenant à ou financées par l'État, qui ne constituent pas de véritables partenariats public-privé, mais qui permettent de gérer les infrastructures sur un mode plus proche de celui des entreprises ou de contourner les limitations sur les emprunts d'État. En outre, les partenariats public-public ne prévoient aucun financement privé, mais créent de nouvelles possibilités d'intégrer les questions d'environnement et de développement urbain dans la réalisation des infrastructures.

De nombreux pays ont trouvé de bonnes raisons d'utiliser d'autres formes de financement et de passation de marchés. Bien que celles-ci ne puissent se définir comme des PPP, au sens classique, elles constituent des outils importants pour créer des infrastructures rentables. Les contrats de conception et de construction (et d'entretien), à prix fixe, en sont un exemple. Le préfinancement et les garanties ou subventions de l'État peuvent être utilisés pour rendre les projets viables.

## **T.2.5. Subventions des collectivités locales en Suède**

En Suède, on utilise depuis des siècles une autre forme mixte de partenariat public-privé.

284 000 kilomètres de routes suédoises (soit 66 %) sont gérés par des associations privées, qui varient en taille et en structure. Celles-ci peuvent gérer des bretelles de sortie desservant 3 à 4 propriétés, ou tout un réseau routier dans un espace habité par 3 à 4 000 personnes. Un quart des déplacements en Suède se terminent ou commencent en empruntant une de ces routes.

Les associations routières obtiennent des subventions de l'État pour les routes remplissant certaines conditions : les voies doivent être ouvertes au public, être sûres sur le plan technique et fonctionnel, mesurer au moins 1 km de long, leurs coûts d'exploitation et d'entretien doivent être raisonnables et une association routière privée doit avoir été constituée. Il s'est avéré que ce modèle « PPP » favorise grandement une bonne utilisation des ressources lorsque l'association en est entièrement responsable et peut employer les subventions comme elle le souhaite.

## **T.2.6. Partenariats pour la qualité**

Le développement des infrastructures peut avoir un impact important dans la région traversée, en particulier dans les zones fortement peuplées où il y a peu d'espace disponible pour les habitations, les transports et les entreprises. Une perspective globale, visant à l'amélioration de la valeur publique de la région, dans son ensemble, peut alors être intéressante. Cette perspective consiste à rechercher des combinaisons de fonctions possibles ou des solutions intégrales, nécessitant parfois la prise en compte d'un cadre plus large pour le projet.

Cela signifie aussi que le nombre d'acteurs publics participant au projet va augmenter. Après tout, le projet n'intéresse pas seulement l'État, responsable des infrastructures, mais aussi des collectivités régionales et locales, chargées des infrastructures de leur région. Il faut concilier différents intérêts pour parvenir à une solution optimale pour l'ensemble de la région. Différents plans pour différentes fonctions doivent être élaborés et coordonnés.

Le principe du co-financement public-public est le suivant : si les intérêts spécifiques d'une partie doivent être intégrés dans le projet, cette partie devra contribuer sensiblement aux coûts afférents. La qualité du projet, en matière d'environnement par exemple, peut donc être supérieure qu'il n'aurait été possible si le projet avait été uniquement financé par le budget de l'État.

Des intérêts privés peuvent participer au projet d'une façon similaire, sous la forme d'une association public-privé. La différence réside dans le fait que les entreprises privées peuvent obtenir des recettes qui compenseront la contribution qu'elles doivent apporter, pour satisfaire ainsi leurs intérêts. Ces recettes peuvent provenir de l'exploitation des terrains à usage d'habitation ou à des fins industrielles. L'intégration de l'exploitation commerciale des terrains dans l'évaluation financière des projets, aux Pays-Bas, a permis de créer plus de valeur sur le plan environnemental. Il n'y a pas eu de participation privée directe dans le financement des infrastructures, mais les recettes escomptées des aménagements immobiliers ont été déduites du prix de la construction.

## **T.2.7. Développement intégré aux Pays-Bas**

Les Pays-Bas sont un des pays les plus densément peuplés au monde et le nombre de voitures par habitant est très important. Étant également une des portes d'entrée de l'Europe, ils enregistrent un trafic poids lourds considérable. Le taux d'encombrement des routes est élevé et ne cesse d'augmenter. En particulier dans les villes et leurs banlieues, l'augmentation de la capacité routière est souvent en conflit avec les intérêts des riverains. Ce facteur occasionne des retards dans le développement routier et une hausse des coûts. Les Pays-Bas ont utilisé le « co-financement public-public » et « l'association public-privé » pour résoudre ces problèmes. Ils ont fait participer plusieurs acteurs intéressés à la phase d'étude des projets et simultanément, ils ont utilisé ces fonds pour réduire les niveaux de pollution et de bruit. Cela a permis de créer de meilleures conditions pour l'aménagement de logements, de bureaux et de zones de loisirs. La hausse de la valeur des terrains a incité les partenaires privés à prendre en charge une partie des coûts supplémentaires pour la construction d'un tunnel. L'amélioration des conditions de développement urbain a également convaincu les autorités locales de contribuer à la construction d'une route souterraine.

## **T.2.8. Partenariats pour le financement**

Les projets de routes nouvelles sont souvent motivés par le désir d'établir de meilleures liaisons pour le développement, en particulier économique. Des études coûts-avantages sont fréquemment réalisées pour assurer la viabilité économique du projet. Cela ne signifie pas pour autant qu'un projet soit également viable sur le plan financier. Un concessionnaire perçoit des recettes liées à l'exploitation des infrastructures et à la prestation de services. Pour cela, il établit généralement des péages en fonction de la distance, collectés auprès des usagers de la route. Mais le montant de ces péages peut être plus élevé que recommandé, ce qui entraîne un déplacement du trafic vers d'autres routes. Le concessionnaire perçoit alors moins de recettes que prévu. On considère également que le mode PPP apporte un changement plus permanent dans le rôle de l'État, en introduisant le principe de « l'utilisateur payeur » pour financer les infrastructures. Mais, dans les pays où le pouvoir d'achat est faible, les concessionnaires ont dû être secourus ou pris en charge par l'État. Une solution à ce problème consiste à rembourser le concessionnaire sur le budget de l'État en établissant un péage fictif ou un système en fonction des performances. On peut également choisir un financement mixte public-privé si les recettes escomptées ne peuvent pas couvrir la totalité des coûts.

## **T.2.9. Refus du péage en Hongrie**

En 1990, en raison d'importantes contraintes budgétaires et de dettes publiques élevées, le premier gouvernement hongrois élu démocratiquement a lancé un grand programme de concessions autoroutières. Les gouvernements suivants ont cependant limité la participation des entreprises privées étrangères et se sont tournés vers les entreprises publiques, puis finalement, vers le financement de l'État, à l'issue d'un débat public sur les projets PPP, essentiellement centré sur les politiques de péage.

Les montants des péages, qui comprenaient la totalité des coûts de développement, étaient élevés par rapport à ceux des autres pays européens. Comme les principaux investisseurs étaient étrangers, on a pensé que les recettes quitteraient le pays au lieu d'être réinvesties dans le réseau. On a également considéré les péages comme une nouvelle forme d'impôts pour les automobilistes. Enfin, les péages risquaient de dévier le trafic vers les routes parallèles non payantes, en raison du faible pouvoir d'achat des usagers. Cela créerait des conditions environnementales et de trafic défavorables. Les riverains de ces routes ont d'ailleurs protesté vigoureusement. Des montants élevés ont été engagés pour atténuer ces effets négatifs. Des systèmes de réduction pour les abonnés et les riverains ont également été mis en place, entraînant l'établissement d'un système de péage fictif partiel. à l'heure actuelle, il existe encore en Hongrie quelques sociétés autoroutières privées et publiques. Mais les péages ont été remplacés par un système de vignette unifié, couvrant uniquement l'exploitation et l'entretien.

## **T.2.10. Prise et partage des risques**

La plupart des contrats comprennent la conception, la construction, le financement, l'exploitation (et l'entretien), en mode DBFO. Dans les modalités de contrats sans péage, le financement et l'exploitation sont en général des aspects moins privilégiés.

Les contrats de projets PPP prévoient encore quelques spécifications ou normes techniques. Mais les critères fonctionnels pour la construction et les indicateurs de performances pour l'exploitation semblent être plus importants. Pour la sélection du concessionnaire, les pays vérifient bien sûr s'il satisfait aux conditions essentielles. Mais plus ces conditions sont souples, plus de propositions sont jugées en fonction de la qualité et des performances. Des procédures de sélection peuvent même porter sur des propositions émanant du secteur privé pour lesquelles aucun plan n'a encore été approuvé. C'est ce qu'illustre la politique sud-africaine relative aux propositions spontanées. Dans l'évaluation de ces propositions et dans la sélection finale du concessionnaire, les coûts, les recettes et le financement sont des aspects très importants.

S'il y a assez de concurrence, évidemment. Les appels d'offres publics, souvent internationaux, attirent généralement un nombre suffisant de soumissionnaires. La plupart des concessionnaires sont des sociétés financières et des entreprises de construction. Mais les entreprises publiques peuvent également participer ou agir en qualité de concessionnaires. Dans ce cas, il y a moins de concurrence, voire pas du tout.

## **T.2.11. Propositions spontanées en Afrique du Sud**

L'Afrique du Sud a mis au point une politique de « propositions spontanées » pour tirer parti de la créativité et des idées novatrices des entreprises privées pendant les étapes d'étude et de conception des projets d'infrastructures. Cette politique présente les modalités de traitement des propositions par l'Agence des Routes et établit les procédures à suivre pour favoriser un environnement concurrentiel, assurer la transparence, protéger les usagers contre les pratiques monopolistiques et préserver l'environnement. L'approbation de la stratégie de péage et des études environnementales sont des conditions préalables à la signature du marché. Ce système permet de réduire les risques et les délais, occasionnés par exemple par un refus de la population, pendant la procédure d'achat. L'appel d'offres n'est lancé qu'après approbation et développement de la proposition initiale. La proposition technique du concepteur est utilisée comme base pour l'évaluation et la sélection normales des offres. La politique de propositions spontanées a été bien reçue par le secteur routier, et depuis 1999, six propositions spontanées ont été acceptées, pour un montant total de 1 milliard USD.

## **T.2.12. Gestion**

De nombreux pays ont promulgué des lois spécifiques relatives aux projets PPP. Certains ont fondé des cabinets d'études publics ou une agence des Routes, dans un cadre fixé par l'État.

Le partage des risques et des responsabilités dans les projets PPP ne semble pas différer sensiblement d'un pays à l'autre. En général, tous les aspects liés à la législation, à l'aménagement et à la conception restent de la responsabilité de l'État. En revanche, tous les risques concernant l'exploitation, la partie commerciale et le financement incombent au concessionnaire. Pour lui, le risque principal semble résider dans l'estimation des niveaux de trafic.

La réception du produit et le contrôle des performances se fondent sur les rapports délivrés par le concessionnaire et les audits ou surveillances effectués par des cabinets d'études publics ou indépendants. Du contrôle dépend souvent le règlement ou le report du paiement ou, si tous les versements ont été effectués, l'établissement de pénalités ou autres sanctions.

### **T.2.13. Plans quinquennaux souples en France**

Il existe une tension entre l'échéance lointaine d'un contrat PPP typique et la souplesse nécessaire pour s'adapter à des situations en constante évolution. L'État voudra se ménager la possibilité de mettre en place de nouvelles mesures ou de s'adapter aux besoins des infrastructures existantes. Le partenaire privé, quant à lui, peut aussi être confronté à des nouveautés, par exemple en matière de réglementation. Une solution intéressante, utilisée en France, est le contrat de plan quinquennal. Ce contrat prévoit des aspects qui ne sont pas envisagés, ou tout au moins pas dans le détail, par le contrat de concession.

Depuis 1994, des contrats de plan quinquennaux ont été signés entre l'État et chaque concessionnaire. Ces contrats offrent un cadre de référence définissant les conditions juridiques et économiques pour les participants et fixant un horizon à moyen terme. Ils établissent les obligations relatives à l'évolution des tarifs des péages, aux investissements et à la situation financière, en recherchant un équilibre entre ces trois aspects. Ces contrats quinquennaux prévoient aussi des obligations concernant la sécurité routière, la politique sociale et la protection de l'environnement.

La première génération de contrats est arrivée à son terme à la fin 1999. En raison des incertitudes et des réformes du système de la concession, il s'est écoulé un certain laps de temps avant que la rédaction de nouveaux contrats puisse commencer. à l'heure actuelle, deux nouveaux contrats ont été signés et d'autres sont en cours de négociation.

### **T.2.14. Évaluation**

Les projets de routes nouvelles sont souvent motivés par le désir d'établir de meilleures liaisons pour le développement, en particulier économique. Des études coûts-avantages sont fréquemment réalisées pour assurer la viabilité économique des projets.

Cependant, les projets PPP n'en sont encore qu'à leurs débuts dans la plupart des pays ; les évaluations systématiques sont donc rares. Les projets sont généralement considérés comme réussis si les objectifs sont atteints et que les contrats sont respectés. Dans plusieurs pays, on estime qu'au moins, les coûts ont été raisonnables et que le financement initial nécessaire a été moins important. Mais dans certains, les projets PPP ont échoué parce que le trafic réel s'est avéré inférieur aux estimations.

# REFERENCES

Livre blanc « Des redevances équitables pour l'utilisation des infrastructures : Une approche par étapes pour l'établissement d'un cadre commun en matière de tarification des infrastructures de transport dans l'UE », 1998

<http://www.europa.eu.int/comm/transport/infr-charging/library/lb98-en.pdf>

« Road infrastructure concession practice in Europe », Franck Bousquet et Alain Fayard, Institut de la Banque mondiale, document de travail 2675, 2001

[http://econ.worldbank.org/files/2400\\_wps2675.pdf](http://econ.worldbank.org/files/2400_wps2675.pdf)

Boîte à outils pour les PPP autoroutiers, Banque mondiale et PPIAF, 2002

<http://rru.worldbank.org/Toolkits/highways/>

« Victorian transport externalities study: 1. The costing and costs of transport externalities in selected countries: A review », Bureau de l'économie des transports et des communications (BTCE) et Agence de protection de l'environnement (EPA), Melbourne (Victoria), 1994

« Des transports efficaces pour l'Europe : politiques d'internalisation des coûts externes », Conférence européenne des ministres des Transports (CEMT), Paris, 1998

« Directive 1999/62/EC relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures », Parlement et Conseil de l'Union européenne, 1999

Rapport de recherche «Paying for road use », Commission du transport intégré, Royaume-Uni, 2002

« Unification of accounts and marginal costs for transport in Europe » (UNITE), étude concertée, financée par la Commission européenne, panorama 2002

# ANNEXE

## ALLEMAGNE

Le gouvernement allemand a décidé d'introduire une nouvelle tarification sur les poids lourds, en fonction du nombre de kilomètres parcourus sur autoroute. Cette tarification remplacera « l'Eurovignette », une redevance déterminée en fonction du temps, et sera perçue à l'aide d'un système électronique GPS/GSM, accessible aux usagers non équipés du dispositif embarqué nécessaire, par l'intermédiaire de terminaux ou de l'Internet. Le système sera mis en place pour tous les camions et poids lourds d'un PTAC de plus de 12 tonnes, à la fin août 2003.

Les montants des péages seront différents selon le nombre d'essieux et la classe d'émissions du véhicule. Une commission de haut niveau a été chargée par le ministère allemand des Transports, d'étudier les possibilités futures de financement des infrastructures de transport et a recommandé d'abandonner l'impôt au profit de tarifications déterminées en fonction de l'utilisation. La commission a calculé qu'un prix moyen de 0,15 euro par kilomètre conviendrait pour collecter les ressources nécessaires au financement des coûts des autoroutes attribués aux poids-lourds.

Conformément au cadre en matière de péage et de tarification établi par la directive de l'UE (99/62/EU) relative à la taxation des poids lourds, le montant moyen des péages sera déterminé par les coûts des infrastructures routières et différencié en fonction des performances écologiques des véhicules (« norme EURO »).

Cette nouvelle tarification autoroutière allemande devrait entraîner les effets suivants :

- les impacts sur l'environnement seront positifs dans la mesure où le pourcentage de véhicules très polluants diminuera rapidement dans les quelques années suivant la mise en place de cette tarification ;
- il y aura un certain pourcentage du trafic qui sera dévié sur les routes parallèles non payantes, si seules les autoroutes sont équipées de péages. Plus la distance à parcourir sera longue, plus le nombre de véhicules empruntant l'autoroute sera important ;
- les véhicules très polluants choisiront plus souvent et plus rapidement l'itinéraire gratuit ;
- pour favoriser le transfert de la route sur le rail, il ne faudra pas seulement établir une tarification autoroutière, il faudra aussi améliorer le niveau de service ferroviaire ;
- la plupart des sociétés de transport réagiront d'abord en réajustant leurs coûts internes de logistique, par exemple en modifiant leur flotte de véhicules ou en optimisant leurs itinéraires. Cependant, il faut également s'attendre à des actions en dehors de la légalité.

## La « redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations » (RPLP) en Suisse

La redevance est entrée en vigueur le 01/01/2001. Elle est basée sur le principe du pollueur-payeur (celui qui roule plus paie également plus). Y sont soumis les véhicules d'un poids total supérieur à 3,5 tonnes, destinés au transport de marchandises. La RPLP se calcule d'après les kilomètres parcourus, le poids total autorisé et les valeurs polluantes du véhicule tracteur.

Pour les véhicules immatriculés en Suisse, la prestation kilométrique (tonnes-kilomètres, t\*km) est calculée par un appareil électronique de saisie. Ce dispositif est couplé au tachygraphe et enregistre automatiquement le kilométrage. Le montage doit avoir lieu dans un atelier agréé. Une liaison radio par micro-ondes est nécessaire pour afficher le changement de statut étranger/Suisse qui enclenche la saisie des kilomètres à la frontière. Cette technologie, appelée *Dedicated Short Range Communication* (DSRC), sert également lors des contrôles effectués à l'intérieur du pays. Elle se base sur des normes internationales. Une antenne GPS permet de contrôler le statut Suisse/étranger et de saisir le franchissement de la frontière dans le trafic de ferroutage ; elle permet en outre de contrôler l'exactitude du tachygraphe.

L'appareil de saisie comporte un système d'affichage du statut constitué par de petites lampes visibles de l'extérieur. A l'intérieur du pays, les contrôles DSRC peuvent donc être complétés par des contrôles visuels. Pour la déclaration des remorques, on dispose d'une carte à puce et d'une liste de sélection mémorisée dans l'appareil, mais une saisie manuelle est également possible.

Pour les véhicules étrangers qui choisissent de ne pas être équipés, la redevance est perçue à l'aide d'une carte d'identification (ID) et de terminaux de traitement RPLP situés à la frontière. Lors de chaque entrée en Suisse, le chauffeur insère la carte ID dans le terminal de traitement, rappelant ainsi les données mémorisées du véhicule. Il introduit ensuite à la main l'état actuel du compteur kilométrique, les données de la remorque et le choix du parcours (parcours libre ou parcours défini par la douane, par exemple transit direct Bâle–Chiasso). Il reçoit un justificatif en deux exemplaires, qu'il complète au moment de quitter la Suisse par l'état actuel du compteur kilométrique et sa signature. La douane contrôle par sondages les indications déclarées à l'entrée et à la sortie de Suisse. Le paiement peut être fait en espèces, par l'utilisation de cartes de carburant ou d'un compte courant auprès de la douane suisse.

L'échelonnement de la redevance en fonction des émissions polluantes a entraîné un important renouvellement de la flotte de véhicules, avec des conséquences positives pour l'environnement. L'influence sur le renchérissement est restée faible. Selon l'Office fédéral de la statistique, le renchérissement imputable à la RPLP s'est élevé à 0,1 % au maximum. Les recettes de la RPLP ont atteint l'ordre de grandeur prévu par la Confédération (750 millions SFR). Deux tiers de ces recettes sont investis dans des projets d'infrastructure des transports publics – en particulier les NLFA (nouvelles lignes ferroviaires alpines) –, ce qui favorise aussi le transfert sur le rail. Cependant ce report reste encore modeste.

Si l'effet de la RPLP est particulièrement impressionnant sur le flux de poids lourds (alors qu'il augmentait encore de quelques 7 % par an avant l'introduction de la redevance, leur nombre a diminué d'environ 5 % en 2001), cette évolution est toutefois attribuable moins à un transfert sur le rail qu'à une hausse de l'efficacité des transports routiers. Les trajets à vide sont évités autant que possible, la limite de poids plus élevée permet en outre une meilleure exploitation des véhicules. Les CFF (chemin de fers fédéraux) s'attendent à un transfert durable sur le rail à partir de 2005, puisque l'effet de la RPLP (une fois augmentée à 2,5 centimes par tonne-kilomètre) compensera alors la productivité accrue du trafic routier.