

DETEC

Département fédéral de l'environnement, des transports,
de l'énergie et de la communication

a r e

**Bundesamt für Raumentwicklung
Office fédéral du développement territorial
Ufficio federale dello sviluppo territoriale
Federal Office for Spatial Development**



Equitable et efficiente

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



Impressum

Editeur

Office fédéral du développement territorial (ARE). Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC).

Production

ARE – état-major de l'information, Rudolf Menzi

Rédaction

Peter Krebs

Textes

Peter Krebs, Ueli Balmer

Collaboration

Les services techniques et linguistiques du DETEC ainsi que l'entreprise Rapp SA, Ingénieurs et planificateurs ont collaboré à la présente brochure.

Réalisation graphique

Desk Design, Hinterkappelen
Atelier Grünig, Bern

Photos

Atelier Grünig (frontispice, p. 6), Desk Design (p. 14), Keystone (p. 4, 10), BLS Alptransit (p. 12), schweizer zoll (p. 8, 16, 18, 20, 24), USEGO AG (p. 22)

Graphiques et illustrations

Atelier Helmut Germer, Zurich

ISBN 3-905410-06-0

Distribution

OFCL, Vente des publications fédérales, 3003 Berne, Fax 031 325 50 58
www.bbl.admin.ch/bundespublikationen, Form.: 812.004.1 f (d, i, e)
Egalement disponible en allemand, anglais et italien.

12.2004 2000

Equitable et efficiente

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

Sommaire

Sommaire

Avant-propos de M. Moritz Leuenberger	3
--	----------

1^{re} Partie: Situation initiale

1 De plus en plus de marchandises prennent la route – La situation des transports	4
2 Une solution novatrice – La situation juridique	6
3 Une seule taxe – plusieurs objectifs – Contexte économique	8
4 En harmonie avec l'UE – Le contexte international	10
5 Eléments d'une politique des transports moderne – Les mesures complémentaires	12
6 Le moment adéquat – Comment est née la RPLP	14

2^e Partie: Mise en application

7 Simple et fiable – La saisie des données	16
8 Des bases précises – Le calcul de la redevance	18
9 Sur la voie de l'interopérabilité – Perception électronique de la redevance	20

3^e Partie: Répercussions

10 Bilan positif – Les résultats au terme de quatre ans	22
11 Retournement de tendance atteint – Les répercussions sur le trafic transalpin	24

Annexe

Chronologie, bibliographie, adresses	26
--------------------------------------	----

Avant-propos

Avant-propos

de M. Moritz Leuenberger, conseiller fédéral

Grâce à la RPLP un premier signe de retournement de tendance

La RPLP est un élément-clé sur la voie qui mène à une politique des transports durable, dans l'esprit où elle a été approuvée lors de maintes consultations populaires.

Quatre ans après son introduction, nous pouvons constater que la RPLP commence à déployer ses effets : les camions utilisent toujours mieux leur charge utile, l'efficacité de la branche des transports progresse, la distance parcourue en Suisse par les poids lourds marchandises diminue et les transports de marchandises par le rail augmentent. Même les produits de la redevance évoluent conformément aux prévisions ; ils servent dans une large mesure à financer la modernisation des chemins de fer, contribuant ainsi à la politique de transfert.

La Suisse a endossé avec la RPLP un rôle de précurseur en Europe : après l'Autriche, l'Allemagne, la Grande-Bretagne, la Suède et la République tchèque planifient des redevances sur les poids lourds. C'est un signe particulièrement réjouissant, car une politique des transports qui se veut durable ne peut réussir que dans un contexte européen. Afin que la branche des transports dispose d'un laps de temps suffisant pour s'adapter, l'introduction de la RPLP a été prévue par phases successives. Elle connaîtra une première augmentation le 1er janvier 2005, pour atteindre au plus tard en 2008 son montant intégral. Ce n'est qu'à ce moment-là qu'elle produira pleinement ses effets incitatifs.

Moritz Leuenberger, conseiller fédéral



Le conseiller fédéral Moritz Leuenberger, chef du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC)

1 De plus en plus de marchandises prennent la route – La situation des transports



Deux tendances caractérisent le trafic marchandises en Europe: son volume augmente rapidement et il emprunte de plus en plus la route. Ce phénomène vaut en particulier pour le transport à travers les Alpes.

«Ce n'est pas un tunnel pour les poids lourds», relevait le ministre suisse des transports en poste en 1980 lors de l'inauguration du tunnel routier du St-Gothard. Au début, effectivement, seules quelques centaines de camions par jour empruntaient cette nouvelle artère transalpine. Mais depuis, leur flux s'est considérablement amplifié. Entre-temps le volume annuel des poids lourds marchandises a atteint le million de véhicules.

La part des camions en transit est toujours plus importante. Depuis 1981, leur proportion a passé d'un quart à environ trois quarts. Dans les vallées alpines où passent les routes d'accès au nord et au sud du St-Gothard, le bruit et la pollution de l'air dépassent souvent les valeurs limites légales. Les jours de pointe, durant la période des vacances, des

bouchons se forment régulièrement aux entrées du tunnel. La limite des 28 tonnes précédemment en vigueur en Suisse a freiné la croissance du trafic marchandises, certes, mais elle n'a pu empêcher qu'il croisse plus rapidement sur la route que sur le rail (voir «contexte»).

Un problème international

Le trafic de transit est devenu un problème dans tout le massif alpin. Le transfert du rail à la route a été encore plus marqué en Autriche et en France. Avec environ un quart, la part du rail dans ces deux pays est nettement plus faible qu'en Suisse, où environ deux tiers des marchandises franchissent les Alpes par le train. Alors qu'il était le principal mode de transport jusqu'en 1982 dans le segment intérieur de l'arc alpin, entre le Mont-Cenis/Fréjus et le

Brenner, le rail absorbait encore 37 pour cent du trafic marchandises en 2003.

Croissance générale

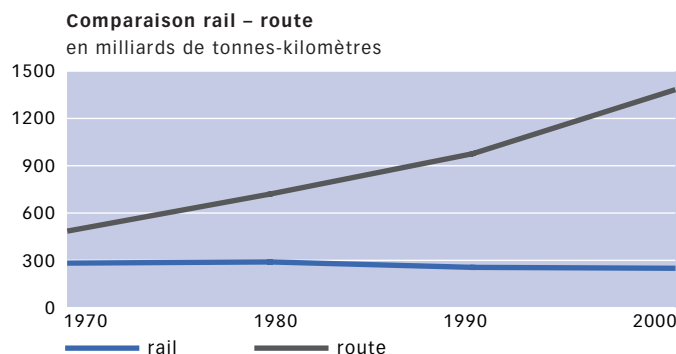
On observe une tendance générale dans l'évolution des transports à travers les Alpes. Entre 1970 et 2000, en termes de prestations de trafic, le trafic des poids lourds a presque triplé dans les 15 pays de l'UE, passant de 488 à 1377 milliards de tkm. Dans le même temps, la route a vu sa part augmenter de 52 à 75 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 de près de 15 pour cent, pour revenir à 240 milliards de tkm entre 1970 et 2000. Ainsi, la part du chemin de fer au volume total des marchandises transportées dans l'UE a diminué pour atteindre 13 pour cent actuellement.

Incidence des mesures politiques

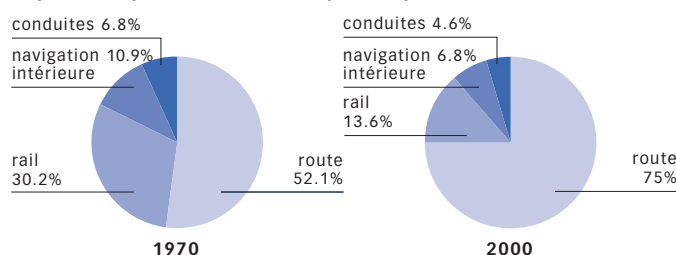
Toutes les prévisions tablent sur une croissance soutenue du transport de marchandises – de l'ordre de plusieurs pour cent par an – tant dans l'UE qu'en Suisse. Comme on l'observe déjà dans le trafic à travers les Alpes, les mesures politiques ont une grande incidence sur la répartition modale. Augmenter le poids limite des véhicules sans RPLP ni mesures connexes aurait doublé le trafic des poids lourds sur le réseau routier suisse entre 2000 et 2015. Avec les mesures mises en œuvre entre-temps (voir page 13), la Confédération entend transférer davantage de trafic marchandises sur le rail.

L'évolution du transport ces dernières années se caractérise par une forte croissance des volumes acheminés et par un important transfert du rail vers la route.

Le trafic marchandises dans les 15 pays de l'UE

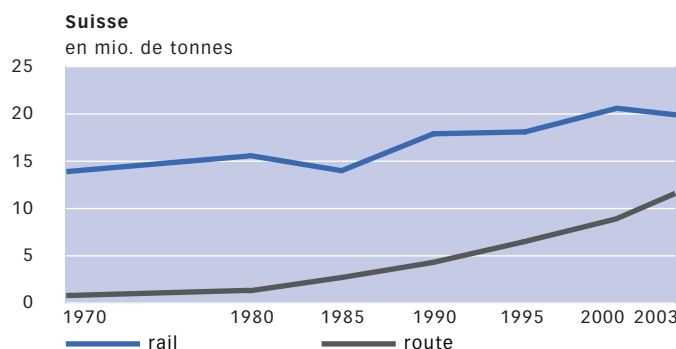
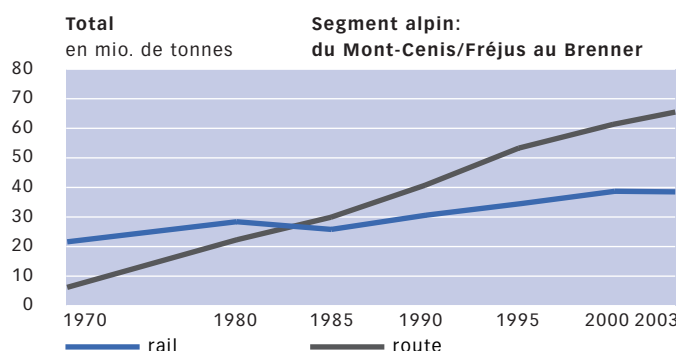


Répartition par modes de transport (répartition modale)



Le trafic marchandises à travers les Alpes a fortement progressé dans son ensemble et il s'est produit un transfert vers la route. En Suisse, le rail conserve une position plus forte qu'en France et en Autriche. La forte augmentation sur la route entre 2000 et 2003 doit être attribuée à l'augmentation du poids total autorisé au 1.1.2001.

Trafic total à travers les Alpes (trafic intérieur, d'importation, d'exportation et de transit)



Contexte

Le St-Gothard au premier rang

Le St-Gothard est de loin le passage routier alpin le plus fréquenté de Suisse. Un million de poids lourds marchandises sur les 1 292 000 qui ont traversé les Alpes en 2003 l'ont emprunté. Les quelque 287 000 véhicules restants sont passés par le Grand Saint-Bernard, le Simplon et le San Bernardino. En trafic ferroviaire, le St-Gothard est également le numéro un devant le Simplon.

Part plus élevée du rail

En Suisse, le chemin de fer occupe une place beaucoup plus grande dans le trafic marchandises à travers les Alpes qu'en Autriche et en France. Il y a plusieurs raisons à cela. Parmi les principales, on peut citer les dispositions légales: en Suisse, il est interdit aux camions de circuler la nuit et le dimanche et, jusqu'en 2001, le poids de ces véhicules était limité à 28 tonnes (contre 40 tonnes dans l'UE). Si cette situation favorise le chemin de fer, elle est aussi génératrice d'un considérable «trafic de contournement».

Un double trafic de contournement

Vu de la Suisse, ce trafic de contournement se déroulait dans les deux sens. A cause de la limite de poids, chaque année, de nombreux véhicules choisissaient un passage alpin autrichien ou français plutôt que l'itinéraire plus direct à travers la Suisse. L'élévation de cette limite permet à la Suisse de «repren- dre» ce trafic. A l'inverse, de nombreux 28 tonnes ont fait un détour par la Suisse parce que le prix du transit y était jusqu'en 2000 sensiblement meilleur marché que dans les pays voisins. L'augmentation des redevances et l'abandon des allègements accordés aux courses à vide et en charge partielle vont également modifier la donne à partir de 2005.

2 Une solution novatrice – La situation juridique



L'accord sur les transports terrestres passé entre la Suisse et l'UE est entré en vigueur en 2002. L'augmentation de la limite de poids sur les routes suisses et l'instauration de la RPLP sont couplées l'une à l'autre d'une manière tout à fait inédite.

Quand bien même elle est située au centre de l'Europe, la Suisse n'est pas membre de l'Union européenne. Parce que d'importantes voies de transit – principalement sur l'axe nord-sud – passent par ce pays au cœur des Alpes, la politique suisse des transports (de marchandises) a de nombreuses retombées sur les pays voisins. Ce n'est donc pas un hasard si les questions de transport – et notamment celle du trafic transitant à travers les Alpes – sont depuis longtemps l'un des grands thèmes des relations entre la Suisse et l'UE. En 1992, les deux partenaires ont signé l'accord sur le transit, premier document réglant de manière exhaustive les principales questions. La Suisse s'engageait à percer les nouveaux tunnels ferroviaires de base à travers le St-Gothard et le Loetschberg (projet NLFA); de son côté, l'UE reconnaissait la limite de 28

tonnes imposée en Suisse aux véhicules de marchandises. S'agissant des coûts à imputer au trafic routier, l'accord sur le transit prévoit une démarche concertée.

Importantes innovations

La durée de l'accord sur le transit avait d'emblée été fixée à 12 ans; il devait donc expirer en 2004. Mais de facto, il est remplacé par l'accord bilatéral sur les transports terrestres que les représentants de la Suisse et de l'Union européenne ont signé en 1999. Celui-ci règle les relations dans ce domaine de manière précise, selon un calendrier bien défini, et a amené d'importantes innovations. S'agissant de la question centrale, après des concessions mutuelles, les parties contractantes ont trouvé une voie novatrice: la Suisse augmentera progressivement sa limite de poids jusqu'aux 40 tonnes en vigueur dans l'UE.

Parallèlement, elle relève sensiblement le prix du passage sur son territoire pour les poids lourds par rapport au forfait journalier: il pourra atteindre CHF 325.– (env. 215 euros) pour un véhicule de 40 tonnes.

Une étape importante pour les deux parties

L'accord était une étape importante pour les deux parties. Après quatre ans de négociations, parfois difficiles, elles se sont mises d'accord sur des solutions consensuelles qui leur permettent de mettre en application dans une large mesure leurs objectifs de politique des transports. L'élément important du point de vue de la Suisse est le fait que l'UE reconnaît expressément l'objectif principal de sa politique de transit: le transfert du trafic de la route au rail inscrit depuis 1994 dans la constitution fédérale (article constitutionnel sur la protection des Alpes). Il a également été convenu que la Suisse pourra instaurer la RPLP, une redevance frappant tous les poids lourds, suisses ou étrangers, transitant à travers le pays ou circulant sur son territoire. Cette redevance satisfait donc au principe de non-discrimination. Elle revêt une grande importance pour la Suisse étant donné qu'elle représente en quelque sorte un substitut économique à l'abandon de la limite des 28 tonnes.

Introduction progressive

La mise en application progressive des instruments est caractéristique du «compromis des transports». La limite de poids et la RPLP seront augmentées en plusieurs étapes. Ainsi, les transporteurs disposeront du temps nécessaire pour s'adapter aux nouvelles conditions. Par ailleurs, le calendrier tient compte de l'extension des capacités ferroviaires. Le 1^{er} janvier 2001, la Suisse a instauré la première étape de la RPLP (voir page 18). Parallèlement, elle a augmenté le poids limite des camions,

de 28 à 34 tonnes dans un premier temps. La limite de 40 tonnes, elle, entrera en vigueur en 2005. La RPLP moyenne sera alors de 2.5 ct. par tonne-kilomètre (tkm). Avec l'ouverture du premier tunnel des NLFA, mais en 2008 au plus tard, la RPLP atteindra le plafond convenu de 2.75 ct./tkm, soit l'équivalent de CHF 325.– (env. 215 euros) pour le transit de Bâle à Chiasso.

Jusqu'en 2004, deux règlements transitoires ont été appliqués: la Suisse acceptera un nombre donné de 40 tonnes (300 000 véhicules en 2001/2002; 400 000 en 2003/2004). Ceux-ci ont été frappés d'une redevance supérieure à celle grevant les 34 tonnes. La Suisse a accordé des tarifs forfaitaires plus bas pour un maximum annuel de 220 000 trajets à vide ou de faible tonnage (jusqu'à 28 tonnes).

Avec l'entrée en vigueur de l'accord sur les transports terrestres, la Suisse va progressivement augmenter la limite de poids et le tarif de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations.

La mise en application des instruments

Année	Accord sur le transit	Accord sur les transports terrestres	Poids limite (en tonnes)	Taxe poids lourds (centimes/tonnes-kilomètres)	NLFA (inauguration probable)
1993			28	Redevance forfaitaire	
1994			28	Redevance forfaitaire	
1995			28	Redevance forfaitaire	
1996			28	Redevance forfaitaire	
1997			28		
1998			28		
1999			28		
2000			28		
2001			34	1.7	
2002			34	1.7	
2003			34	1.7	
2004			34	1.7	
2005			40	2.5	
2006			40		
2007			40		Loetschberg
2008			40	2.75	
2009			40	2.75	
2010			40	2.75	
2011			40	2.75	
2012			40	2.75	
2013			40	2.75	
2014			40	2.75	Gothard
2015			40	2.75	

Contexte

Eurocompatibilité

De par l'accord sur les transports terrestres, l'UE accepte explicitement, d'une part, l'objectif de la Suisse de transférer le trafic marchandises lourd de la route au rail et, d'autre part, la RPLP comme étant un moyen d'atteindre cet objectif. Le tarif de cette redevance est fixé de telle sorte que le prix qui en résulte pour une course de transit sur le tronçon Bâle–Chiasso n'excède pas le montant de 325 francs (env. 215 euros) fixé dans l'accord (voir en page 11).

Clause de protection

En vue d'éviter des difficultés dans le trafic à travers les Alpes, l'accord sur les transports terrestres prévoit une clause de protection. En vertu de celle-ci, la Suisse peut augmenter le prix du transit de 12.5 pour cent si, préalablement, la capacité ferroviaire est exploitée à moins de deux tiers pendant dix semaines. Cet instrument est applicable pendant 12 mois au plus et deux fois au maximum sur une période de cinq ans.

Un meilleur accès au marché

L'accord sur les transports terrestres ne règle pas seulement la question du poids limite et du prix du transit à travers la Suisse. Il libéralise également l'accès au marché dans le trafic tant routier que ferroviaire. Dans le trafic routier, il instaure à partir de 2005 ce qu'on appelle le grand cabotage, autrement dit la possibilité d'effectuer des transports entre deux Etats tiers. Ainsi une entreprise de transport suisse pourra-t-elle, par exemple, charger des marchandises en Autriche et les convoier en Allemagne. Dans le transport ferroviaire, la Suisse et l'UE s'accordent mutuellement le libre accès au réseau. Cela permet d'étendre la concurrence entre les compagnies ferroviaires au-delà des frontières.

3 Une seule taxe – plusieurs objectifs – Contexte économique



La RPLP est une redevance qui poursuit de nombreux objectifs: pour la première fois en Europe, elle applique à grande échelle l'imputation des coûts externes du trafic 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.

En vertu de la loi, le tarif maximal de la RPLP est de 3 centimes par kilomètre et par tonne de poids total.

Dans l'accord sur les transports terrestres, l'UE et la Suisse se sont entendues sur un prix plafond de transit qui équivaut à une redevance de 2.75 centimes.

Cet ordre de grandeur est le résultat de négociations politiques, mais il correspond aussi à l'un des principaux objectifs de la RPLP: imputer les coûts externes et satisfaire au principe de la vérité des coûts.

En route vers la vérité des coûts

Un consensus s'est fait jour ces dernières années dans la politique suisse des transports et, dans une mesure croissante, dans celle de l'UE: le transport doit couvrir l'ensemble des coûts qu'il occasionne. Si tel n'était pas le cas, il incomberait à l'Etat et à la collec-

tivité d'endosser des dépenses élevées, ce qui reviendrait à une subvention indirecte. Par voie de conséquence, le transport étant trop bon marché, son volume augmenterait de manière excessive. L'imputation des coûts totaux est de nature à stopper cette escalade, dangereuse tant pour l'économie que pour l'environnement. Mais la réalisation concrète de la vérité des coûts oblige à prendre en compte non seulement les dépenses directes consenties pour la construction et l'entretien des routes (coûts d'infrastructure), mais encore les coûts externes de l'environnement et de la santé. La plupart des économistes et majorité des autorités politiques soutiennent l'imputation des coûts totaux conformément au principe de causalité (appelé aussi principe du

pollueur-payeur). Il s'agit à cet effet de calculer les coûts externes.

Sur mandat du Conseil fédéral, le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication a effectué des études poussées, tout d'abord concentrées sur trois domaines qui, d'une part, sont très importants et, d'autre part, peuvent être cernés de manière relativement fiable en termes monétaires. Il s'agit des dommages causés à la santé et aux bâtiments par la pollution de l'air, du coût des nuisances dues au bruit et des coûts des accidents.

Les coûts externes ainsi recensés pour le trafic routier de marchandises atteignent assez exactement la somme de 1000 millions de francs suisses. Compte tenu de l'insuffisance de couverture des coûts mise en évidence par le compte routier ainsi que de la compensation nécessaire de la redevance forfaitaire frappant le trafic des poids lourds, ce montant s'éleva finalement à 1150 millions de francs.

Les calculs qui déterminent la hauteur de la redevance font l'objet d'une mise à jour. D'une part, il est envisagé d'augmenter le montant des coûts externes par la prise en compte de domaines tels que les effets de césure sur le paysage et les dommages climatiques. D'autre part, la baisse des facteurs d'émission des véhicules ramènera les coûts externes à leur niveau antérieur.

Compensation de l'augmentation du poids limite

La redevance liée aux prestations a été planifiée à une époque où le Conseil fédéral s'en tenait encore à la limite des 28 tonnes. Avec l'élévation de cette limite à 40 tonnes, elle a une tâche supplémentaire à assumer: faire en sorte que le trafic lourd ne croisse pas démesurément. Comme on le sait, le relève-

ment de la limite de poids améliore la productivité du transport routier de marchandises: les transporteurs peuvent convoyer plus de marchandises avec moins de personnel et moins de véhicules. En trafic de transit, ils bénéficient d'un autre avantage: le gain de temps réalisé grâce à des itinéraires plus directs à travers la Suisse. La RPLP compense ce gain de productivité d'environ 20 pour cent et empêche ainsi le transfert des marchandises du rail à la route.

Source de recettes pour les tunnels alpins

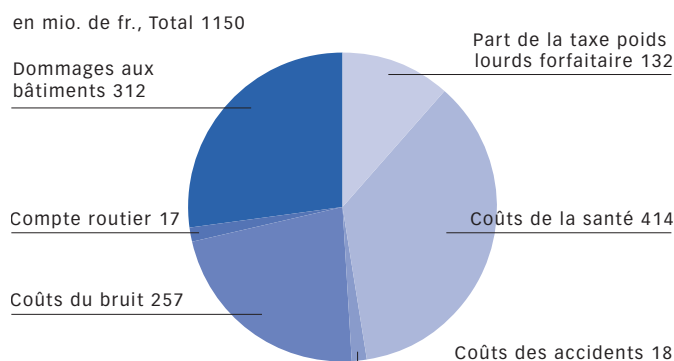
Toute redevance s'inscrit dans un système de vases communicants. Le Parlement et le peuple ont planifié l'utilisation des recettes de la RPLP de telle sorte qu'elle amplifie encore l'effet politique escompté sur les transports. Deux tiers des recettes – elles progresseront jusqu'à atteindre annuellement quelque 1.3 milliard de francs en 2005 – alimenteront la caisse servant à financer les grands projets d'infrastructure des

transports publics (FTP). Ainsi la RPLP est-elle appelée à devenir la principale source de financement des nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes (NLFA), piliers du transport transalpin du XXI^e siècle. Elle demeurera donc importante au-delà de la construction de ces artères. Etant donné les incidences positives qu'elle aura sur la compétitivité du chemin de fer, grâce à elle, l'infrastructure ferroviaire sera mieux utilisée, et le rail couvrira ses coûts.

Contexte

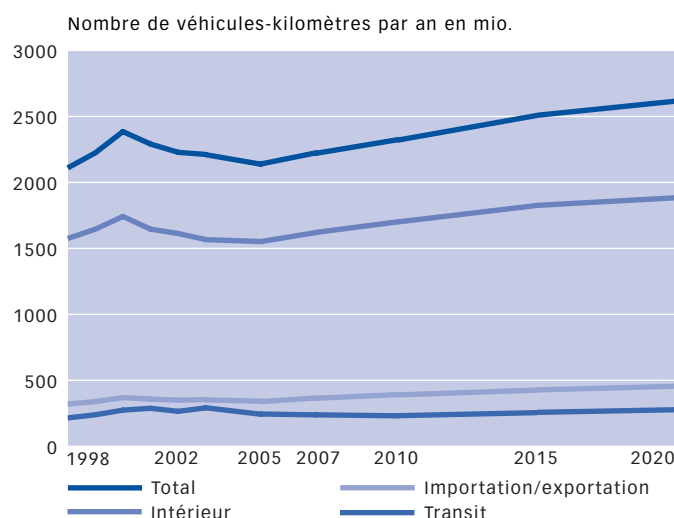
Les coûts non couverts du trafic poids lourds atteignent environ un milliard de francs. Pour calculer le montant de la RPLP, on a dû prendre en compte la suppression de la redevance forfaitaire.

Coûts non couverts du trafic des poids lourds en 1993



Avec les mesures prévues dans l'accord bilatéral sur les transports terrestres ainsi que les mesures d'accompagnement, les prestations kilométriques croîtront sensiblement moins vite qu'avec le maintien de la limite des 28 tonnes et sans la RPLP. Dans la période qui a juste suivi l'introduction de la RPLP, on a même pu constater une baisse des prestations kilométriques.

Evolution des prestations kilométriques du transport routier de marchandises en Suisse



Calcul du tarif de la redevance

Pour calculer le tarif de la redevance, on a tout d'abord déterminé les prestations kilométriques totales accomplies en Suisse par les véhicules des diverses catégories de poids. Ces chiffres ont ensuite été multipliés par le poids moyen des véhicules de chacune de ces catégories. Toutes catégories confondues, on a obtenu un total de 47 milliards de tonnes-kilomètres. En divisant le montant actuellement connu des coûts externes – 1.15 milliard de francs (y compris la suppression de la redevance forfaitaire) – par ces 47 milliards de tonnes-kilomètres, on obtient la valeur de 2.5 centimes par tonne-kilomètre. Rappelons qu'il s'agit ici des tonnes-kilomètres de poids total déterminantes pour la RPLP. Ce calcul est fondé sur les statistiques de 1993, les valeurs sont en cours d'actualisation (voir p. 8).

Les camions «propres» roulent à meilleur compte

La RPLP est doublement efficace sous l'angle de l'environnement. Elle dépend non seulement des distances parcourues par un véhicule et de la catégorie à laquelle il appartient, mais encore de la catégorie de polluants qu'il émet. Pour la calculer, on a formé trois groupes correspondant aux catégories d'émissions considérées dans l'UE (voir page 18). La différence de prix entre les catégories n'excède pas 15 pour cent.

4 En harmonie avec l'UE – Le contexte international



La Commission de l'UE veut, elle aussi, placer les redevances d'utilisation des infrastructures des transports sur une nouvelle base. A cette fin, elle s'oriente d'après des principes qui valent aussi pour la RPLP suisse.

L'imputation des coûts d'infrastructure est aujourd'hui encore marquée par une grande diversité de systèmes. Impôts sur les véhicules à moteur, TVA et taxes sur l'énergie varient considérablement d'un Etat membre à l'autre. Certains pays perçoivent en outre des taxes d'utilisation sur une partie de leur réseau autoroutier. Par ailleurs, il existe des péages sur les passages alpins, ponts ou tunnels. Une certaine uniformisation a été apportée par la directive relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures (Eurovignette), instaurée dans plusieurs pays de l'UE. Il s'agit d'un forfait annuel permettant aux véhicules de plus de 12 tonnes de poids total d'emprunter les autoroutes. Depuis la révision de la directive ad hoc en 1999, elle a été différenciée en fonction du nombre d'essieux et de la catégorie environnementale à laquelle apparten-

nent les véhicules, les tarifs maxima variant entre 750 et 1550 euro. Elle est fondée sur le même principe que l'ancienne redevance forfaitaire suisse sur les poids lourds. A ce jour, l'UE ne dispose d'aucune base légale lui permettant d'imputer les coûts externes; le montant total des redevances ne doit pas être supérieur aux coûts moyens d'infrastructure.

Distorsions de concurrence

De l'avis de la Commission européenne, la situation actuelle a des effets négatifs à plus d'un titre. Les entreprises de transport sont frappées différemment suivant le pays dans lequel elles sont domiciliées, ce qui engendre des distorsions de concurrence. Des distorsions, il en existe aussi entre les modes de transport. Le trafic routier, qui occasionne des coûts externes relativement élevés, profite de la réglementation actuel-

le; le chemin de fer, lui, est défavorisé, quand bien même il est plus respectueux de l'environnement. Parce que les redevances ne sont généralement pas liées aux prestations, ni perçues à l'endroit où les véhicules circulent, les incitations à réduire les dommages infligés à l'environnement et à utiliser plus rationnellement les voies de communication font défaut.

La Commission européenne s'efforce depuis plusieurs années d'harmoniser le système de redevances et de le fonder sur une nouvelle base. Pour ces raisons, elle a développé dans son Livre blanc «La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix», publié en automne 2001, une conception en vue d'une internalisation efficace tant des coûts externes que des coûts d'infrastructure (voir contexte).

Nouveau régime

La révision de la directive sur la taxation de l'usage des infrastructures doit permettre de franchir une étape qui était initialement prévue en 2002. Cette modification a pour but d'actualiser les principes de la tarification de l'usage des infrastructures de même que le barème de la taxe. Il devrait en découler un cadre général qui laisse aux Etats-membres une marge d'application étendue. L'Autriche a introduit début 2004 un péage pour les poids lourds empruntant ses autoroutes. Pour sa part, l'Allemagne prévoit une démarche semblable en 2005 (cf. page 21).

Parallélisme des stratégies

Sur de nombreux points, la RPLP suisse va dans le même sens que les stratégies développées dans le Livre blanc de la Commission européenne et que les démarches envisagées par certains Etats membres:

- Elle dépend des prestations (le tarif est directement lié au nombre de ki-

lomètres parcourus), elle est perçue à l'endroit où les véhicules circulent et est différenciée en fonction des catégories d'émissions appliquées par l'UE. Par conséquent, elle obéit au principe du pollueur-payeur.

- Elle s'applique de la même façon aux véhicules suisses et étrangers, au transit, au trafic intérieur et au trafic d'importation et d'exportation. Elle

est donc non discriminatoire et n'engendre absolument pas de distorsions de concurrence.

- Lors de son application, les organes responsables ont veillé à ce que la redevance soit aussi compatible techniquement et administrativement que possible avec les systèmes prévus dans l'UE.

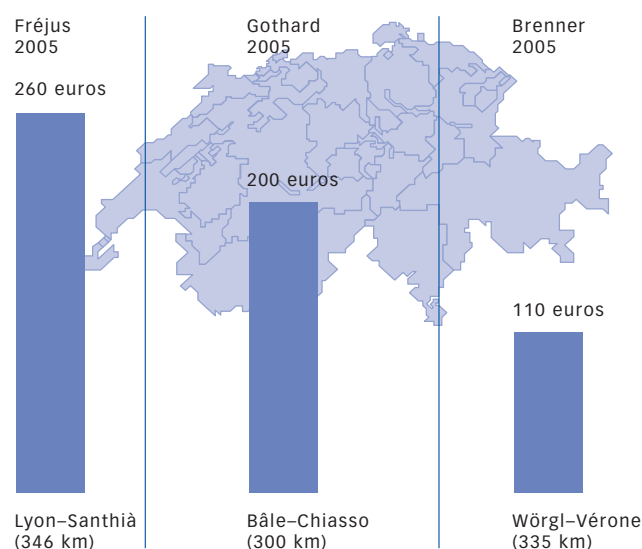
Contexte

Ce qu'en dit le Livre blanc:

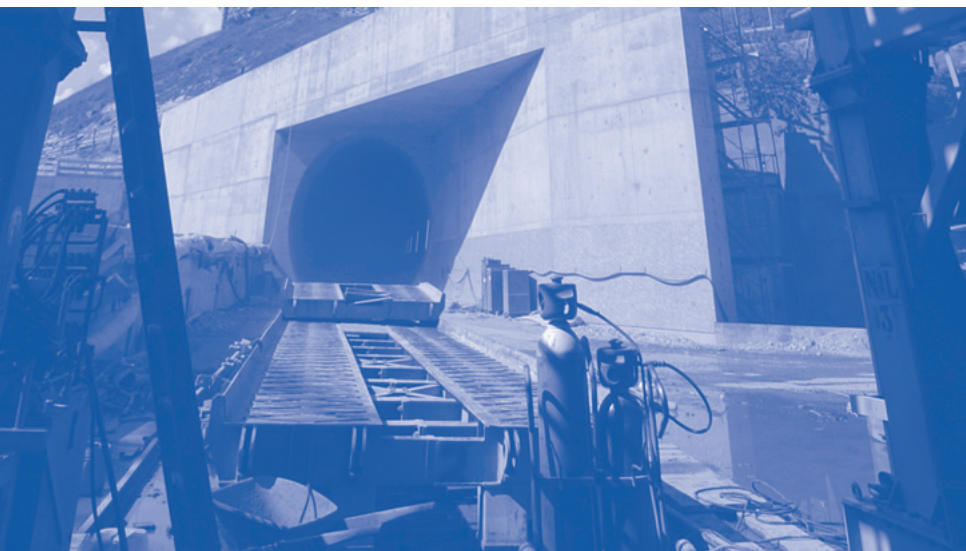
«L'action de la Communauté doit donc viser à remplacer progressivement les taxes existantes pesant sur le système de transport par des instruments plus efficaces pour intégrer les coûts d'infrastructure et les coûts externes. Ces instruments sont d'une part la tarification de l'usage des infrastructures particulièrement efficace pour réguler la congestion et diminuer les autres nuisances environnementales et d'autre part, la fiscalité du carburant se prêtant bien au contrôle des émissions de gaz carbonique. La mise en oeuvre de ces deux instruments qui vont dans le sens d'une différenciation et d'une modulation accrues des droits d'usage doit être coordonnée, le premier étant complété par le second.... Le principe fondamental de la tarification des infrastructures est que le coût pour utiliser une infrastructure doit comprendre les coûts d'infrastructure mais aussi les coûts externes comprenant les coûts liés aux accidents, à la pollution atmosphérique, au bruit et à la congestion.»

Redevances pour le transit à travers la Suisse (Bâle–Chiasso) et sur deux itinéraires traversant les Alpes à l'étranger (Lyon–Santhià et Wörgl–Vérone). Le graphique indique la valeur moyenne de la redevance pour un véhicule de 40t. Les redevances peuvent varier selon le moment de la journée, les émissions du véhicule, etc.

Comparaison des redevances de transit au Fréjus, au St-Gothard et au Brenner



5 Eléments d'une politique des transports moderne – Les mesures complémentaires



La RPLP fait partie intégrante d'une politique suisse équilibrée en matière de trafic marchandises. Mieux, elle en est un des piliers. Son but: promouvoir un transport aussi écologique que possible des marchandises à travers les Alpes.

Carrefour européen de longue date, la Suisse tient à assumer ses responsabilités dans le trafic transitant à travers les Alpes et, dans cette optique, à apporter sa contribution au marché européen. Mais elle veut également que le trafic en augmentation constante soit aussi écologique que possible et emprunte essentiellement le rail. C'est ce principe que défend le gouvernement suisse depuis le milieu des années quatre-vingt, au début des discussions avec l'Union européenne (alors encore appelée CEE).

En phase de réalisation

A cette époque, on ne faisait qu'envisager les instruments permettant de concrétiser cet objectif. Le gouvernement suisse s'accrochait alors fermement à la limite des 28 tonnes; seule-

ment, celle-ci suscitait des résistances toujours plus vives de la part des pays voisins et de l'UE. Depuis, de nouvelles mesures tournées vers le futur ont pris pied dans le paysage politique tant intérieur qu'extérieur. Après la phase de projet et de réalisation, la politique suisse de transit est entrée dans une phase de réalisation.

En l'occurrence, il ne s'agit pas seulement de la RPLP: la politique en matière de trafic marchandises comporte tout un ensemble de mesures parfois très poussées et complexes, dont le dénominateur commun est la réussite du transfert de ce trafic sur le rail. Plutôt que des mesures contraignantes, la Suisse mise sur des instruments d'économie de marché.

Les nouvelles transversales alpines

Le projet le plus important, financièrement parlant aussi, est celui des deux nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes avec leurs tunnels de base, l'un au St-Gothard (ses 57 kilomètres feront de lui le plus long tunnel du monde), et l'autre au Loetschberg. Ce projet, baptisé NLFA ou Alptransit, donnera aux liaisons ferroviaires à travers les Alpes une assise tout à fait nouvelle en termes de capacités et de vitesses et rendra ainsi le rail plus concurrentiel, que ce soit pour acheminer des marchandises ou transporter des voyageurs. Les nouvelles transversales réuniront les conditions nécessaires pour qu'une grande partie du trafic marchandises transitant à travers les Alpes puisse emprunter le rail.

La loi sur le transfert du trafic

Les nouvelles transversales alpines et la RPLP ne suffisent toutefois pas pour réduire le nombre de trajets de transit routier dans la mesure souhaitée et assez rapidement. Le Conseil fédéral et le Parlement ont donc entériné en 1999 la «Loi sur le transfert» et des mesures connexes afin d'atténuer les effets du relèvement à 40 tonnes du poids total des véhicules lourds.

Une des pièces de ce dispositif de mesures consiste à attribuer des moyens additionnels à la promotion du transport de marchandises par chemin de fer. Le trafic combiné est le segment dynamique du marché des transports. Il constitue la poutre maîtresse de la politique de transfert et, à ce titre, doit bénéficier également du soutien de l'Etat. Les fonds doivent servir entre autres à baisser le prix des sillons et à financer la commande de prestations supplémentaires en transport combiné (parmi celles-ci une chaussée roulante performante entre Fribourg-en-Brisgau et Novare Italie).

La réforme des chemins de fer

Un autre élément est important: il faut que, de leur côté, les chemins de fer entreprennent tout ce qui est possible pour améliorer leur productivité et leur compétitivité. En 1999, la Suisse a mis en vigueur une «réforme des chemins de fer», qui remplit les conditions de la directive équivalente de l'UE. Après l'entrée en force de l'accord sur les transports terrestres, l'accès au réseau sera libre, moyennant le paiement du prix du sillon.

A la faveur de la réforme ferroviaire, les Chemins de fer fédéraux suisses (CFF) ont vu leur dette largement réduite et se sont transformés en une société anonyme qui demeure propriété de la Confédération.

L'intensification de la concurrence entre les chemins de fer qui opèrent sur les axes de fret transalpins a pour but d'accroître la qualité des transports de marchandises et le lancement de prestations innovantes susceptibles de relever la compétitivité des chemins de fer face aux transports routiers.

Contexte

Soutien populaire

En vertu des règles de la démocratie directe, en Suisse ce sont les citoyennes et les citoyens qui tranchent en dernière instance sur de nombreux projets. Le Gouvernement et le Parlement sont donc tributaires des décisions prises en votation populaire. C'est ce qui s'est passé pour la politique en matière de trafic de transit. En automne 1998, la population a accepté à une large majorité tant la RPLP que le projet de nouvelle base de financement des grands projets ferroviaires (dont fait partie le projet des NLFA). L'article constitutionnel sur la protection des Alpes, qui exige le transfert du trafic de transit de la route au rail, a lui aussi été inscrit dans la constitution fédérale suite à un scrutin populaire de 1994.

Capacité doublée

La réalisation des NLFA va doubler la capacité des voies ferroviaires traversant les Alpes suisses: celle-ci passera donc de 30 à 60 millions de tonnes par an. Le St-Gothard pourra absorber deux tiers environ des marchandises et l'axe du Loetschberg/Simplon un tiers. La durée des trajets se raccourcira d'une heure et demie au plus. Le trajet de Zurich à Milan prendra alors 2 heures et demie environ. Grâce aux NLFA, une partie du trafic aérien sera également transférée sur le rail.

Des fonds aussi pour le réseau à grande vitesse

La Suisse est en train de moderniser de fond en comble son système ferroviaire. En plus des transversales alpines, un projet, «Rail 2000», vise à revaloriser le transport des voyageurs sur le réseau national. De plus, la Suisse veut assurer les connexions avec le réseau européen à grande vitesse en direction de la France et de l'Allemagne, et résoudre les problèmes de bruit liés au trafic ferroviaire.

La RPLP fait partie intégrante de tout un ensemble de mesures destinées à consolider la position du chemin de fer.

Importantes mesures complémentaires de la politique suisse en matière de transit

Mesure	Teneur	Période
Alptransit/ NLFA	Nouvelles transversales ferroviaires à travers les Alpes avec les tunnels de base du St-Gothard et du Loetschberg	En construction, ouverture probable: Loetschberg 2007 St-Gothard 2014/15
Loi sur le transfert	Constitue la base des mesures accompagnant l'accord bilatéral sur les transports terrestres. Met à disposition les moyens nécessaires (2850 millions de francs/ 1900 mio. d'euros au total)	Les mesures d'accompagnement sont prévues pour les années 2000 à 2010
Réforme des chemins de fer	La réforme des chemins de fer introduit la notion de concurrence dans le trafic ferroviaire. Le libre-accès au réseau est appliqué au trafic marchandises. Les CFF sont désendettés	En vigueur depuis le début de 1999.

6 Le moment adéquat – Comment est née la RPLP



Vingt années se seront écoulées entre les premières ébauches et l'introduction de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations. Des bases légales cohérentes, des calculs probants, mais aussi le nouveau climat politique lui ont permis de percer en 1998.

La redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations a franchi le dernier obstacle en septembre 1998, avec une aisance étonnante puisque 57 pour cent des citoyennes et citoyens suisses l'ont approuvée au terme d'une campagne très animée. Ce fut le couronnement de vingt années de travail et de persévérance.

Un rôle-clé dans la question du transit

Le résultat positif du scrutin n'est pas sans lien avec le rôle clé que joue la RPLP dans la politique de transit. Depuis 1995, l'UE a négocié avec la Suisse sept accords bilatéraux, dont celui sur les transports terrestres. Il était indispensable pour la réussite de ces négociations que la Suisse fasse des concessions sur la question de la limite de poids des camions.

Mais en l'absence de mesures d'accompagnement, l'augmentation de cette limite de 28 à 40 tonnes demandée par l'UE aurait été synonyme d'une énorme croissance du trafic des poids lourds sur les axes de transit suisses. Et il n'aurait pas été possible de transférer ce trafic sur le rail. Les accords n'auraient eu alors que peu de chances d'aboutir dans la démocratie référendaire suisse.

Dans cette délicate situation, la RPLP représente en fait la solution idéale. L'UE et la Suisse ont longtemps négocié sur le montant d'une redevance sur le transit et sur son échelonnement dans le temps, ainsi que sur les exceptions. Finalement, les deux parties se sont ralliées à un compromis qui est lui-même bien ancré dans la politique intérieure. Tant les organisations écologistes

suisses qu'une grande partie de l'économie ont défendu cette redevance qui pose des limites à la croissance du trafic des poids lourds. L'économie était et reste très intéressée aux accords bilatéraux. Et elle savait que ceux-ci ne gagneraient la majorité de la population suisse qu'associés à la RPLP.

Une première ébauche en 1978

Mais reprenons depuis le début. En 1978 déjà, le Parlement suisse chargeait le Gouvernement de créer la base légale pour une redevance sur le trafic des poids lourds. Le principal argument à l'appui de cette initiative était le montant élevé des coûts non couverts occasionnés par le trafic des poids lourds. Deux ans plus tard, le Conseil fédéral présentait une proposition de redevance liée aux prestations, différenciée en fonction du poids des véhicules et des distances parcourues. Mais cette solution arrivait trop tôt, comme on devait bientôt s'en rendre compte. Après de longs débats, le Parlement opta pour une redevance annuelle forfaitaire variant entre 500 et 3000 francs (en 2000, les tarifs avaient été réajustés entre 1300 et 8000 francs).

Le peuple ayant donné son accord, la Confédération a pu commencer à percevoir cette redevance à partir de 1985. Un an plus tard échouait une seconde ébauche de redevance liée aux prestations. Le souverain rejeta ensuite largement une initiative populaire émanant d'organisations à vocation écologique.

De meilleures bases

Mais ce rejet ne mit pas un terme au débat. La redevance forfaitaire avait été d'emblée conçue comme une solution transitoire, limitée dans le temps et devant aboutir à une redevance liée aux prestations. Le Conseil fédéral prépara son abrogation au cours de la première moitié des années quatre-vingt-dix. Il envisageait une redevance plus moder-

ne appliquant le principe de causalité (ou du pollueur-payeur, en vertu duquel celui qui roule plus paie plus). Mis à part la constellation politique évoquée dans la question du transit, d'autres facteurs ont contribué à ce que ces efforts soient finalement couronnés de succès. En 1998, toutes les conditions étaient manifestement réunies pour la mise en point d'une redevance liée aux prestations qui, de surcroît, frapperait davantage le trafic des poids lourds:

- Depuis 1994, il existait une base constitutionnelle ainsi qu'un article sur la protection des Alpes qui exige clairement le transfert du trafic sur le rail.

- L'Administration fédérale disposait désormais d'études fondées faisant état du montant considérable des coûts externes du trafic des poids lourds.
- Le trafic lourd continuait à croître fortement sur les routes suisses; sa limitation a été reconnue urgente.
- La RPLP était vue comme une solution propre à résoudre une bonne part des difficultés de financement des NLFA. Deux tiers des recettes seraient affectées à des projets ferroviaires, notamment aux NLFA.

Contexte

Sept accords bilatéraux

L'accord sur les transports terrestres est l'un des sept accords sectoriels passés entre la Suisse et l'UE. Ils sont entrés en vigueur dans le courant de l'année 2002 pour constituer le fondement de relations économiques plus étroites et de la réciprocité dans l'accès au marché. Ces accords ont été rendus nécessaires par le fait que les citoyennes et les citoyens suisses avaient rejeté l'adhésion à l'Espace économique européen (EEE), soutenue par le gouvernement, lors d'un vote populaire en 1992.

Progrès

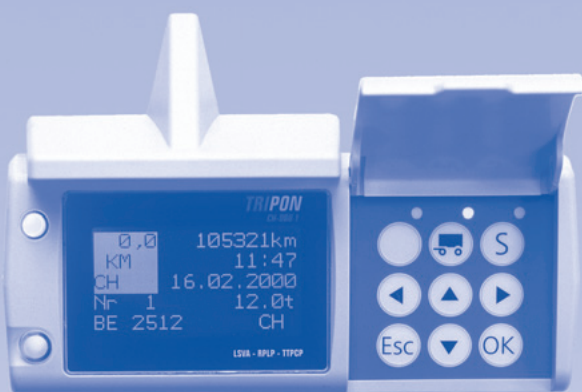
Les négociations sur le transit illustrent bien les progrès réalisés dans la coordination entre les Etats. Les divergences initiales ont pu être réglées grâce à plusieurs rondes de négociations. Au milieu des années quatre-vingt, l'instauration par la Suisse de la redevance forfaitaire avait porté préjudice aux relations internationales. Quelques pays européens avaient protesté en 1984, certains avaient même introduit des mesures de rétorsion. L'introduction de la redevance liée aux prestations n'a occasionné ni en Suisse ni à l'étranger, de difficultés notables.

Le montant de la RPLP dépend du kilométrage parcouru, de la catégorie de poids et de la catégorie d'émissions polluantes. Celle-ci répond au principe de causalité.

Comparaison entre la redevance liée aux prestations et la redevance forfaitaire

	Redevance forfaitaire 2000	RPLP
Montant	CHF 1300.- à 8000.- par an euros 870-5300 (suivant la catégorie de poids)	max. 2.75 ct./tkm (1.8 Cent)
Echelonnement	Par catégorie de poids Non liée à la distance parcourue	Par catégorie de poids et catégories d'émissions En fonction de la distance parcourue
Prix du transit	CHF 40.- par jour euros 25.- (forfait journalier pour toutes les catégories de poids)	max. CHF 325.- (215 euros) pour le trajet Bâle-Chiasso (tarif maximal à partir de 2007 au plus tôt)

7 Simple et fiable – La saisie des données



Les données requises pour la RPLP sont saisies et calculées d'une façon tout à la fois simple et fiable. A cet effet, l'Administration fédérale des douanes mise sur une technique moderne.

La redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations 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

La procédure de perception de la redevance – mais pas son calcul – fait la distinction entre les véhicules suisses et étrangers. Par ailleurs, le législateur a subordonné un certain nombre de catégories de véhicules à une réglementation spéciale indépendamment de leur origine.

Véhicules suisses

Saisie des données:

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, un instrument placé sur la route (radiobalise) débranche la fonction de comptage. 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 (accrochage ou décrochage d'une remorque). De cette façon, l'appareil mémorise toutes les données nécessaires pour déterminer le montant de la redevance.

Transmission des données:

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 électro-

nique (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.

Véhicules étrangers

Véhicules équipés d'un appareil de saisie:

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. 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.

Véhicules non équipés d'un appareil de saisie:

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. 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.

Réglementations spéciales

Véhicules soumis à une redevance forfaitaire:

Certaines catégories de véhicules, par exemple les autocars, les voitures automobiles servant d'habitation et les cara-

vanes, continueront à être assujetties à une redevance forfaitaire et n'auront donc pas besoin d'être équipées de l'appareil de saisie (voir page 19).

Exceptions à l'assujettissement à la redevance:

Divers types et catégories de véhicules sont entièrement exonérés de la redevance (véhicules militaires, agricoles, transports publics, etc.). Pour éviter des difficultés lors de contrôles de la circulation, l'ordonnance prévoit d'équiper certains véhicules exonérés de la redevance (ou soumis à une redevance forfaitaire) d'un dispositif électronique d'identification précisant leur statut spécial.

Trafic combiné:

Une redevance spéciale existe pour les parcours initiaux et terminaux du trafic combiné. Les véhicules restent certes soumis à la redevance, mais bénéficient d'un remboursement forfaitaire équivalant à la distance moyenne de ces trajets.

Transports de bois, de lait et de bétail:

Pour le transport de bois, de lait et de bétail, la redevance est réduite d'un quart par réduction de tarif.

Contexte

L'Administration fédérale des douanes

Le Conseil fédéral a chargé l'Administration fédérale des douanes (AFD) de percevoir la RPLP. Si les droits d'entrée jouent un rôle de moins en moins important dans les recettes de la Confédération, l'AFD encaisse néanmoins 18 milliards de francs d'impôts par an (notamment TVA, impôts sur les huiles minérales, le tabac et les voitures automobiles) au profit de la Confédération.

L'appareil électronique de saisie

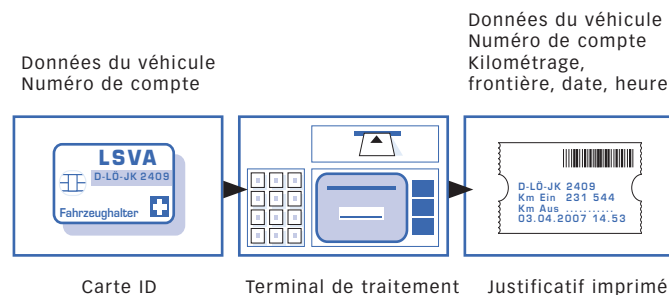
La perception de la redevance n'est possible que s'il existe un système électronique qui fonctionne. L'appareil de saisie joue un rôle primordial. Les propriétaires de véhicules le reçoivent gratuitement, mais sont responsables de sa pose et en supporteront les coûts. Cet instrument doit répondre aux exigences techniques suivantes:

- enregistrement automatique des kilomètres parcourus par connexion électrique avec le tachygraphe;
- enclenchement et déclenchement par radio 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.

Actuellement, des travaux de développement sont en cours en vue de la réalisation d'un nouvel appareil de saisie (OBU 2). Il est prévu de l'installer à partir de 2007.

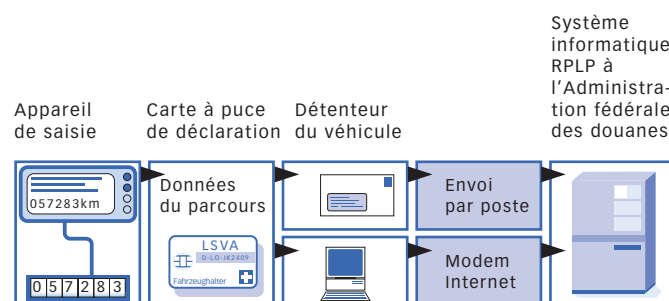
Les détenteurs de véhicules non équipés d'appareils de saisie déclarent le kilométrage au moyen d'une carte d'identification introduite dans un terminal de traitement.

Procédure appliquée aux véhicules étrangers



Les données sont transférées de l'appareil de saisie sur une carte à puce, puis envoyées à l'Administration fédérale des douanes.

Procédure appliquée aux véhicules suisses



Le système de perception de la RPLP en chiffres

septembre 2004		Entrées et sortir avec OBU par jour, chacune	env. 4000
Appareils de saisie	54 000	Entrées et sortir sans OBU par jour, chacune	env. 6000
Postes de douane équipés	82	Installations automatiques de contrôle	18
Radiobalises	202		
Terminaux de traitement	169		

8 Des bases précises – Le calcul de la redevance



Le calcul de la redevance due repose sur des bases précises définies pour chaque catégorie de véhicules. Les autocars et les voitures automobiles servant d'habitation continuent à être assujettis à une redevance forfaitaire.

Tonnes-kilomètres

La base du calcul de la redevance est le trajet Bâle–Chiasso, soit une distance moyenne théorique de 300 km. Dans leurs négociations sur le transit, la Suisse et l'UE ont fixé pour ce trajet un prix plafond de 330 francs au maximum, pour un véhicule de 40 tonnes. Le calcul donne un taux de redevance de 2.75 centimes par tonne et par kilomètre (tkm). Ce taux, toutefois, ne pourra être appliqué dans son intégralité qu'à partir du 1^{er} janvier 2008 (si le tunnel de base du Loetschberg est ouvert plus tôt, le taux intégral pourra être appliqué à partir de la date de son ouverture). Avant cette échéance, les dispositions transitoires suivantes ont été prévues:

- de 2001 à 2004 (augmentation de la limite de poids à 34 tonnes), le taux moyen de la redevance a été de 1.68 centime par tonne-kilomètre.
- à partir de 2005 (augmentation de la limite de poids à 40 tonnes), le taux

moyen de la redevance passera à environ 2.4 centimes par tonne-kilomètre.

Poids des véhicules

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.

Catégories d'émissions

Les taux de redevance sont des valeurs moyennes. Ils s'appliquent à la moyenne des trois catégories de redevance (pour la catégorie 2) définies dans l'ordonnance sur la RPLP. L'accord bilatéral sur les transports terrestres limite à 15% l'écart maximal entre une catégorie et la suivante. A compter de 2005 les valeurs en vigueur sont les suivantes:

- Catégorie de redevance 1 (correspond à Euro 0 e I): 2.88 centimes par tonne-kilomètre
- Catégorie de redevance 2 (correspond à Euro II): 2.52 centime par tonne-kilomètre
- Catégorie de redevance 3 correspond à Euro III–V): 2.15 centime par tonne-kilomètre

Montant de la redevance forfaitaire

La principale exception à la perception de la redevance liée aux prestations est la taxe forfaitaire applicable aux autocars selon le barème suivant:

- Véhicules de plus de 3.5 tonnes à 8.5 tonnes 2000 francs
- Véhicules de plus de 8.5 tonnes à 18 tonnes 3000 francs
- Véhicules de plus de 18 tonnes 4000 francs

Pour les véhicules étrangers, la taxe pourra être acquittée proportionnellement sous la forme de forfaits journaliers ou mensuels à raison de:

- 0.5% par jour pour un à trente jours consécutifs, mais au moins 25 francs par véhicule et au maximum le taux mensuel;

- 5% pour dix jours au choix
- 9% par mois pour un à onze mois consécutifs

Ainsi, un autocar de 12 tonnes de poids total paiera pour un trajet d’Allemagne en Italie via la Suisse 25 francs (montant minimal). Si le même autocar fait halte en Suisse pendant une semaine, il paiera 105 francs (0.5% de 3000 francs = 15 francs par jour).

Les exemples de ce graphique montrent comment la redevance est calculée.

Exemples de calcul de la redevance

Echelons tarifaires en ct. ¹			Nombre de km parcourus en Suisse		Poids déterminant du véhicule tracteur et de la remorque ²		Redevance en CHF
1	2	3					
2,88			x	300	x	sans remorque 	x 18t 155,50
	2,52		x	300	x	véhicule tracteur et remorque 	x 30t 226,80
	2,52		x	300	x	véhicule articulé ³ 	x 30t 226,80
		2,15	x	300	x	véhicule tracteur et remorque 37 t 	x 40t 258,00

1) = tarif par tonne et kilomètre (tkm)
Echelon 1 = catégorie d’émissions 1 (correspond à EURO 0 e I)
Echelon 2 = catégorie d’émissions 2 (correspond à EURO II)
Echelon 3 = catégorie d’émissions 3 (correspond à EURO III–V)

2) = poids total maximum autorisé selon permis de circulation. Pour les combinaisons de véhicules (avec remorque), on additionne les poids.

3) = Pour les ensembles articulés immatriculés séparément: poids à vide du tracteur à sellette et poids total de la remorque.

Certains véhicules (p.ex. les autocars) sont taxés selon des taux forfaitaires.

Contexte

Bases légales

La loi d’application que le peuple a acceptée en 1998 contient les principaux éléments servant au calcul de la RPLP. Elle énumère les véhicules assujettis à la redevance et précise le cadre tarifaire. Les dispositions d’exécution indispensables à l’application de la redevance sont maintenant réglées par une ordonnance du Conseil fédéral.

Exception pour les autocars et les voitures automobiles servant d’habitation

Eu égard au tourisme, la Suisse a créé une réglementation spéciale en faveur des autocars. Ceux-ci continuent à être assujettis à une redevance forfaitaire. Les autocars étrangers peuvent s’en acquitter sur la base de tarifs journaliers ou mensuels plus avantageux que les redevances appliquées dans les pays voisins (voir texte principal). Les voitures automobiles servant d’habitation sont soumises à une réglementation similaire, mais basée sur un taux sensiblement plus faible de 650 francs par an. Pour un séjour de 14 jours en Suisse, un véhicule étranger paiera donc 45.50 francs soit très légèrement plus que la vignette autoroutière obligatoire pour les voitures de tourisme, vignette que les véhicules assujettis à la redevance sur les poids lourds ne doivent pas payer.

9 Sur la voie de l'interopérabilité – Perception électronique de la redevance



L'électronique permet de saisir les données nécessaires au calcul de la redevance sans perturber le flux de trafic. Les systèmes doivent être normalisés à

l'échelon européen pour que les appareils de bord soient utilisables partout.

S'agissant de la RPLP, l'opération est en passe de réussir.

Plusieurs pays européens perçoivent des redevances autoroutières. A l'origine, l'opération s'effectuait à des endroits appelés stations de péages, où les véhicules étaient arrêtés. Les automobilistes et les chauffeurs de poids lourds s'acquittaient de la redevance en la payant soit au comptant à des guichets, soit au moyen de cartes de crédit via des automates. Ces dernières années, des systèmes électroniques d'encaissement de la redevance ont été développés et mis en place. Ils permettent d'effectuer des transactions au moyen de signaux radio, sans qu'il soit nécessaire d'arrêter les véhicules; de ce fait, les stations de péage ne provoquent plus d'embouteillages. L'information est transmise de l'appareil installé à bord du véhicule à la radiobalise montée sur la voie de paiement.

Uniformisation des normes

De même que l'on peut se servir du même téléphone mobile pour téléphoner dans toute l'Europe, il serait souhaitable de pouvoir effectuer les paiements par voie électronique avec le même appareil partout en Europe. En langage technique, on appelle cela l'interopérabilité. Pour la réaliser, il faut que les interfaces répondent à des normes techniques uniformes, et que les formats de données, mais aussi les accords passés entre les sociétés de péage en matière de paiements obéissent à des règles identiques.

L'interopérabilité avec les systèmes électroniques de perception de redevances utilisés en Europe a été dès le début un critère important dans la conception du système de saisie de la RPLP. On voulait éviter que chaque pays exige un appareil différent. La Suisse

s'est engagée auprès des institutions internationales reconnues en matière de normalisation tels que le CEN (Comité Européen de Normalisation) et l'ISO (International Standards Organisation) en faveur de la création de normes uniformisées pour la mise en œuvre de la perception des redevances.

Directive de l'UE sur l'interopérabilité

L'interopérabilité avec les systèmes de perception de redevances électroniques en Europe n'était pas seulement, dès le début, un préalable pour le système de saisie de la RPLP, mais encore répondait à la politique de l'UE qui postule une libre circulation des personnes et des biens par-dessus les frontières. Pour cette raison, l'UE a promulgué en 2004 une directive qui prescrit l'introduction d'un système européen de perception des EETS (European Electronic Tolling System). Ce système doit permettre à chaque véhicule d'acquitter les redevances perçues au moyen d'un appareil unique, d'un seul contrat et ce pour tous les tronçons empruntés dans les différents Etats-membres. La Suisse est représentée au Regulatory Committee de la Commission européenne où elle dispose d'une voix consultative. Elle y oeuvre en étroite concertation avec les institutions des Etats-membres de l'UE qui ont été créées en vue de la mise en place de la dite directive.

L'appareil RPLP est utilisable à l'étranger

Depuis le début 2004, l'Autriche perçoit sur les camions empruntant les autoroutes un péage lié à la distance. L'appareil de saisie RPLP peut y être utilisé car son principe repose sur la même norme technique et parce que les accords nécessaires ont été conclus avec les exploitants autrichiens. Des démarches sont en cours pour que l'appareil RPLP puisse également servir à la saisie sous le régime des systèmes de

péages d'Italie, de France et d'Allemagne.

A vrai dire, la réciproque n'est pas toujours possible et les appareils étrangers ne peuvent pas être admis automatiquement à prélever la RPLP, car ceux-ci doivent être munis des fonctions supplémentaires requises par la perception sur l'ensemble du réseau routier.

L'enregistrement du kilométrage au moyen du tachygraphe n'est pour le moment exigé dans aucun pays. Il est toutefois vraisemblable que certains pays, en particulier la Grande-Bretagne, se décideront à introduire pour les camions, d'ici 2008, un mode de perception couvrant l'intégralité des réseaux routiers.

Contexte

En France et en Italie,
les principales autoroutes perçoivent des péages tant sur les voitures de tourisme que sur le trafic marchandises lourd.

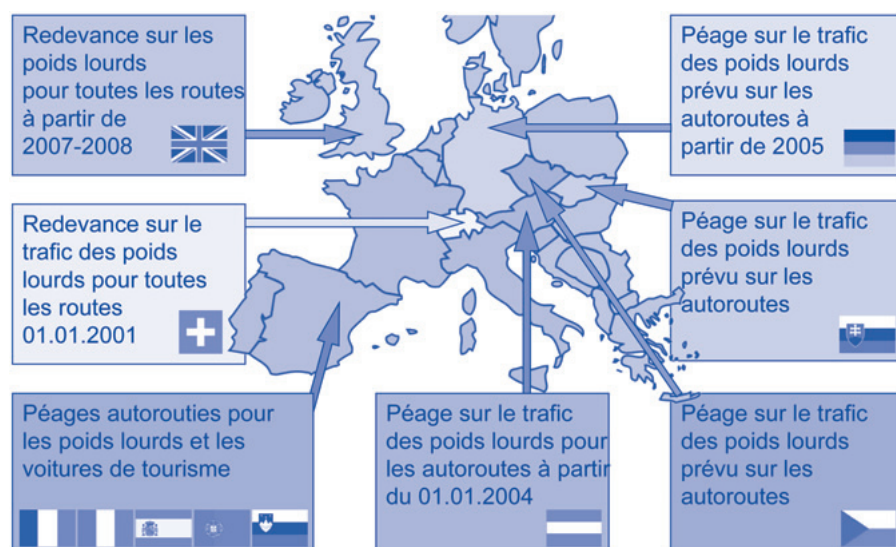
L'Autriche,
a introduit le 1er janvier 2004 sur tout son territoire une redevance autoroutière liée à la distance parcourue pour les véhicules de plus de 3.5 tonnes de poids total. La perception est effectuée électroniquement par un système de radiobalises. L'appareil RPLP peut être aussi utilisé en Autriche.

L'Allemagne
introduit le 1er janvier 2005 sur tout son territoire une redevance autoroutière liée à la distance pour les véhicules de plus de 12 tonnes de poids total. La perception est effectuée au moyen de deux systèmes différents :

- d'une part électroniquement à l'aide de dispositifs de localisation par satellites (GPS) et d'équipements de télécommunication mobile (GSM)
- et d'autre part manuellement par des terminaux de réservation.

La Grande-Bretagne
envisage d'introduire une taxe nationale sur le trafic des poids lourds. Cette redevance appelée «Lorry Road User Charge» devrait, à l'instar de la RPLP, être liée à la distance et s'appliquer à tous les types de routes. La RPLP a été expressément citée comme le modèle qui inspire les travaux de planification. (www.hmce.gov.uk, search for «LRUC»).

Redevances sur le trafic des poids lourds en Europe



10 Bilan positif – Les résultats au terme de quatre ans



Le nouveau régime de circulation a introduit des changements durables dans le trafic marchandises lourd par la route. La tendance à l'accroissement du nombre de poids lourds sur les routes a été brisée, tandis que les atteintes à l'environnement reculent nettement. La part et le volume de trafic des chemins de fer sont restés stables.

L'introduction de la RPLP était attendue avec beaucoup d'espoirs, mais aussi beaucoup de craintes. Lorsqu'on se penche sur le bilan des résultats qui fait suite, on ne doit pas oublier que la RPLP n'a pas été introduite isolément, mais conjointement avec un relèvement de la limite de poids.

Recul des prestations

Sans nul doute, les traces les plus profondes que le nouveau régime induit par la RPLP et l'augmentation du poids autorisé aient laissé sont bien celles d'un recul des prestations kilométriques. Une diminution moyenne de 5 pour cent (cf. graphique p. 23) a succédé à une croissance de l'ordre de 5–6 pour cent par an. En 2003, la croissance a légèrement repris. Sur mandat de l'Administration fédérale, le bureau Ecoplan s'est efforcé

de rechercher dans quelle mesure le recul effectivement constaté de 8 pour cent sur une période de 3 ans pouvait être attribué à la RPLP et, le cas échéant, à d'autres facteurs tels que la limite de poids, une conjoncture atone et un report sur des catégories de véhicules non assujettis à la RPLP.

Dans un premier temps, c'est l'impact conjoncturel qui a été examiné¹. L'étude est parvenue à la conclusion que la conjoncture incertaine n'a vraisemblablement contribué qu'à raison d'un quart au changement de tendance

¹ Pour des raisons méthodologiques, l'analyse s'est limitée aux trafics intérieur, d'import et d'export. Comme ils représentent à eux seuls près de 90% du volume de prestations, les conclusions émises peuvent être considérées comme représentatives.

constaté. Les trois quarts environ du recul sont redevables au nouveau régime de trafic. Pour sa part, la RPLP a joué un rôle légèrement plus important que le relèvement de la limite de poids. Les principales raisons qui plaident en faveur d'une influence accrue de la RPLP sont l'incitation accrue à rechercher les possibilités que la logistique peut offrir sous la forme d'une optimisation totale de l'engagement du parc de véhicules et en particulier de la suppression des trajets à vide. Aucune influence déterminante sur l'évolution des prestations de voitures de livraison n'a pu être décelée, ce que confirme une analyse des ventes et de l'effectif de ce type de véhicules.

A la différence des prestations kilométriques, les prestations de trafic (pour la distinction entre les prestations kilométriques et les prestations de trafic (voir contexte) sont restées pratiquement constantes durant les trois premières années qui ont suivi l'introduction de la RPLP. Il n'y a rien d'étonnant à cela si l'on sait que la diminution du kilométrage a pu être compensée par une charge utile plus élevée obtenue par le relèvement du poids total. Le fait que les prestations de trafic n'aient pas suivi la tendance peut être attribué à parts égales entre le nouveau régime de circulation et la faiblesse de la conjoncture.

L'environnement ménagé

Le lien établi entre le poids, les émissions des véhicules pris individuellement et la redevance a suscité au cours de la première année de son introduction à une vague de renouvellements de la flotte des poids lourds. La baisse conjuguée des émissions polluantes par véhicule, d'une part, et de la prestation kilométrique d'autre part, a conduit à une diminution substantielle de la charge polluante imputable aux poids lourds. Selon les modèles (il est difficile de mesurer la part du trafic des poids

lourds sur le terrain), le nouveau régime de trafic conduira jusqu'en 2007 à des valeurs pour le CO₂ et le NO_x inférieures d'environ 6–8 pour cent à ce qu'elles auraient été avec l'ancien régime.

Produits conformes aux prévisions

La redevance a dégagé durant les trois premières années des produits bruts compris annuellement entre 800 et 900 millions de francs. La projection établie pour 2004 parvient à des résultats du même ordre de grandeur. Un quart de ces produits provient des détenteurs de véhicules étrangers. Après déduction des divers remboursements (pour les transports de bois bruts et les transports combinés), et de l'indemnité à l'Administration fédérale des douanes pour ses frais de perception (7% du produit brut), il reste une recette nette de quelque 750 millions de francs par année. En vertu de la loi, 250 millions vont aux cantons et 500 à la Confédération.

Impact modeste sur le renchérissement

Suivant les calculs d'Ecoplan, le gain de productivité découlant du relèvement de la limite de poids a permis d'absorber en partie le surcoût lié à l'introduction de la RPLP. Au final, le nouveau régime a entraîné une hausse des prix de

transport de 6 pour cent environ. En raison de la faible part de ceux-ci dans l'ensemble des coûts de production, leur influence sur le renchérissement est faible, selon l'office fédéral de la statistique de 0.1 pour cent au plus.

Répartition modale inchangée

En dépit de l'augmentation des coûts du transport de marchandises routier, la répartition modale (part des divers modes de transport dans l'ensemble du volume de transport) n'a pas subi de changements notables pendant les premières années qui ont suivi le changement de régime. Le choix du moyen de transport – particulièrement en trafic international – dépend de plusieurs facteurs, comme par exemple la fiabilité et la simplicité des opérations qui importent au moins autant que le prix du transport. Ce n'est pas tout à fait un hasard si les premiers exemples de succès en matière de transfert ont porté sur le trafic intérieur. L'exemple le plus connu est celui de l'augmentation de la part du rail dans les transports d'huiles minérales. Quant à savoir si l'accroissement du trafic marchandises ferroviaire au premier semestre 2004 est le signe d'un retournement de tendance, il est encore trop tôt pour l'affirmer.

Contexte

Comment mesure-t-on le volume des transports?

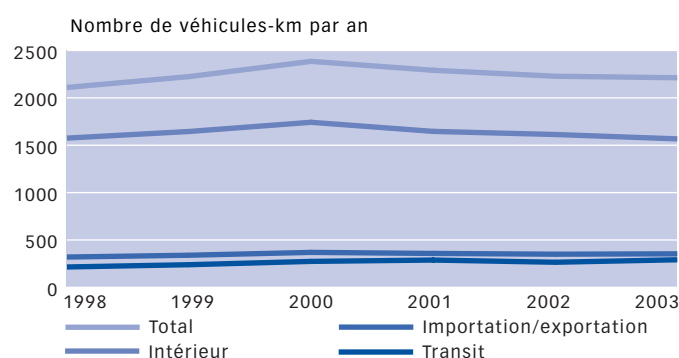
Pour mesurer le volume de transports, on a habituellement recours à un éventail d'indicateurs. En matière de trafic transalpin, c'est l'objectif contenu dans la Loi sur le transfert du trafic qui a conduit à donner la préférence à la notion de «trajet». Si la distance parcourue est prise en compte, on obtient alors la «prestation kilométrique», exprimée en véhicules-kilomètres. Enfin, si l'on prend encore en compte le poids du chargement, on obtient alors la «prestation de trafic».

Saisie des prestations

L'introduction de la RPLP a permis de par le lien entre la distance parcourue et la redevance de faire reposer la saisie des prestations fournies en trafic de marchandises lourde sur une base solide. Une difficulté est toutefois apparue lorsqu'il a fallu effectuer la comparaison avec les années qui ont précédé la perception de la redevance, car les années antérieures à 2000 étaient entachées d'incertitudes. Une approximation plausible a été finalement trouvée sous la forme des valeurs obtenues par les compteurs dits de longs véhicules (LVC), qui comptent non seulement les différents véhicules, mais encore les classent en fonction de leur longueur. Par le biais de la constitution d'une série allant de 1997 à 2001 inclus, il a été possible de faire une comparaison entre l'état qui a précédé et celui qui a suivi l'introduction de la redevance. Afin de tester la fiabilité de la méthode utilisée, les résultats basés sur les comptages LVC ont été plausibilisés à l'aide de deux méthodes différentes. Celles-ci confirment l'hypothèse d'un taux de croissance de quelque 6% prévalant avant l'introduction de la RPLP, ainsi que la tendance décroissante qui lui a succédé.

Une diminution moyenne de 5 pour cent a succédé à une croissance de 5–6 pour cent par an. En 2003, la croissance a légèrement repris.

Evolution du nombre de véhicules 1998–2003



11 Retournement de tendance atteint – Les répercussions sur le trafic transalpin



Le relèvement de la limite de poids se traduit au niveau du trafic transalpin par des répercussions très sensibles. Grâce à la RPLP, il a été possible de compenser l'avantage qui en est résulté pour la route.

Le volume des transports routiers de marchandises à travers les Alpes, exprimé en kilomètres parcourus, ne paraît pas impressionnant – surtout si on le compare aux forts courants de trafic qui sillonnent le Plateau. Deux raisons justifient toutefois une attention particulière:

- 1 Comme on l'a montré au chapitre 6, la conception, l'acceptation croissante et enfin l'approbation de la RPLP en votation populaire sont étroitement liées à la question du trafic de transit.
- 2 En raison de la structure particulière du transport routier de marchandises à travers les Alpes et grâce à une base de données très fouillée, il est possible de montrer plus exactement quelles sont les répercussions de la nouvelle réglementation des trans-

ports (RPLP et relèvement de la limite de tonnage).

Retournement de tendance atteint

Pendant les premières années suivant l'introduction du nouveau régime de trafic sous le signe de la RPLP et de la nouvelle limite de poids total, le transport routier de marchandises à travers les Alpes a connu une évolution contrastée. Les causes ne résidaient pas dans le nouveau régime, mais tenaient plutôt à des circonstances exceptionnelles. Pour le transport routier, il faut citer essentiellement la fermeture du tunnel routier du St-Gothard pour deux mois à la suite du grave incendie d'octobre 2001. Un système de dosage très restrictif fut ensuite mis en place. Pour le trafic ferroviaire, on doit relever l'interception d'abord complète, puis partielle du tunnel du Monte Olimpino au sud de Chiasso. Pour ces raisons, il

fallut attendre 2003 pour retrouver une année approximativement comparable à la période d'avant la RPLP. Comme on peut le constater sur le graphique de la page 25, c'est un volume de poids lourds en recul de 8 pour cent sur trois ans qui a franchi les Alpes suisses en 2003. Les chiffres provisoires disponibles pour 2004 confirment la tendance qui se poursuit par une baisse annuelle moyenne de 2 à 3 pour cent. La croissance régulière de la chaussée roulante avec 77'000 véhicules transportés en 2003 n'est pas étrangère à cette évolution favorable.

L'influence du nouveau régime de trafic

Il est facile de démontrer que le changement de tendance découle pour l'essentiel du nouveau régime de trafic sur la base du volume des différentes catégories de véhicules. Les années 2001 et 2002 ont connu un accroissement du nombre d'ensembles articulés extraordinairement rapide. En nombres, cette évolution a été compensée par une baisse encore plus forte du volume des camions. Les trains routiers recensés (véhicule moteur et remorque) n'ont eux guère varié. Ces transferts étaient clairement attribuables à l'augmentation du poids autorisé. Le trafic détourné par les restrictions de tonnage qui s'est reporté sur la Suisse lors de leur levée se composait presque uniquement d'ensembles articulés (voir en arrière plan). Dans le même temps, des trains semi-remorque ont été substitués aux camions afin de pouvoir exploiter la nouvelle limite de charge de façon optimale. Cette deuxième raison explique le fort recul du nombre de camions. La conséquence du remplacement des camions légers par des ensembles articulés lourds a été une forte progression de la charge transportée par véhicule. Corrélativement, la part du trafic routier dans la répartition modale a passé de 30 à 37 pour cent. Entre temps, le ryth-

me de réorganisation de l'engagement des véhicules s'est fortement ralenti. Il est probable que le mouvement de reflux du trafic dit de contournement (voir en arrière-plan) soit largement parvenu à son terme. Le fait que le nombre de contingents 40 tonnes réservés à l'UE n'ait pas été épuisé le confirme. A l'évidence, la RPLP a rempli la mission qui lui était assignée, c'est-à-dire absorber les avantages découlant pour le trafic routier de l'augmentation de la limite de poids autorisé.

Perspectives favorables

Le retournement de tendance a été confirmé, ce qui permet d'envisager

sereinement l'échéance 2005, date à laquelle le taux de redevance pourra être porté à 2.5 centimes (0,017 euro). Mais comme le potentiel de retour du trafic de contournement lié au poids est apparemment largement épuisé, l'introduction définitive de cette limite ne devrait plus guère porter à conséquence. L'augmentation des taux de la redevance devrait se révéler par conséquent favorable au rail, pour autant que les réformes et mesures indispensables concernant le transport ferroviaire international soient effectivement mises en œuvre.

Contexte

Le trafic de contournement a été sur-estimé

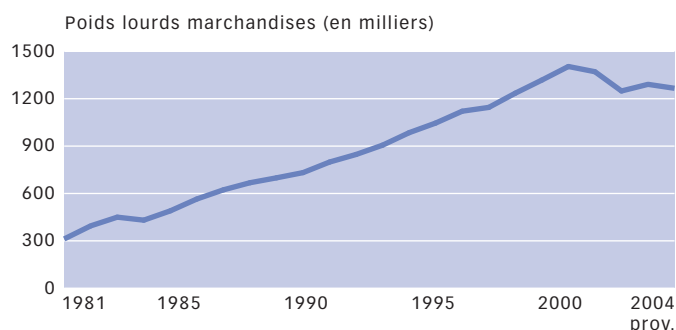
Lors de l'estimation des répercussions de l'Accord bilatéral sur les transports terrestres, le volume du trafic de contournement a été fixé à un très haut niveau (voir contexte page 5). Les résultats enregistrés ont montré que le trafic en retour a été en conséquence inférieur aux prévisions:

- Parmi les catégories de véhicules concernées par le relèvement de la limite de poids, soit les ensembles articulés et les trains routiers, l'évolution du trafic a bel et bien augmenté d'abord dans une mesure supérieure à la moyenne. Cependant, une évolution semblable était due en partie au remplacement des camions par des véhicules plus performants.
- Le volume des véhicules utilitaires lourds empruntant les passages alpins des pays limitrophes est demeuré stable (Fréjus) ou a été surpassé par d'autres développements (Brenner).
- Seule une petite moitié des contingents mis à la disposition de l'UE a été utilisée, l'offre dépassant la demande.

Globalement, l'augmentation de la limite de tonnage ne devrait pas avoir généré plus de 100 000 trajets supplémentaires à travers la Suisse.

Sous l'effet de facteurs exceptionnels (voir le corps du texte), l'évolution du transport de marchandises routier à travers les Alpes a tout d'abord connu une allure irrégulière dans les premières années qui ont suivi le changement de régime. Globalement, le nombre de véhicules a reculé de quelque 8 pour cent en l'espace de trois ans.

Poids lourds marchandises à travers les Alpes suisses



Chronologie

1984

26 février

Le peuple accepte la redevance forfaitaire sur le trafic des poids lourds (59 pour cent de oui).

1986

7 décembre

L'initiative populaire pour une redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations est rejetée (64 pour cent de non).

1992

2 mai

L'UE et la Suisse signent l'accord sur le transit, qui restera en vigueur pendant 12 ans. La Suisse s'engage à construire les nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes (NLFA) et à promouvoir le trafic combiné. L'UE accepte la limite des 28 tonnes.

27 septembre

Les citoyennes et les citoyens suisses approuvent la construction des NLFA (64 pour cent de oui).

1994

20 février

Le peuple suisse accepte la base constitutionnelle d'une redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (67 pour cent de oui). Il approuve également l'initiative sur la protection des Alpes (52 pour cent). Celle-ci demande que le trafic marchandises franchissant les Alpes soit transféré sur le rail et que la construction de nouvelles routes à travers les Alpes soit limitée. Ces dispositions font maintenant partie intégrante de la Constitution fédérale (loi fondamentale).

1998

23 janvier

Les délégations européenne et suisse chargées de conduire les négociations

aboutissent à Kloten à un compromis portant sur les transports terrestres. Celui-ci forme la base de l'accord sectoriel sur les transports terrestres.

27 septembre

Le peuple suisse approuve l'instauration de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (57 pour cent de oui).

29 novembre

Le peuple suisse se prononce en faveur de la modernisation des chemins de fer suisses. Il accepte en votation un projet de financement de 30 milliards de francs, donnant ainsi une nouvelle assise au financement des NLFA.

1999

1er janvier

La réforme suisse des chemins de fer entre en vigueur. Le trafic marchandises connaît désormais le libre accès au rail moyennant une redevance.

21 juin

La Suisse et l'UE signent à Luxembourg les sept accords sectoriels.

2001

1er janvier

Application du premier échelon de la RPLP. Le poids limite des véhicules lourds passe à 34 tonnes.

2002

1er juin

L'Accord sur les transports terrestres entre en force.

2005

1er janvier

Augmentation du taux de la RPLP. Instauration de la limite générale de 40 tonnes en Suisse.

2007

Ouverture probable du premier tunnel des NLFA (Loetschberg). Mise en application du troisième échelon tarifaire de la RPLP.

2014/2015

Ouverture probable du second tunnel des NLFA (St-Gothard).

Bibliographie et sources

- Message relatif à une loi fédérale concernant la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations, Berne 1996
- Message relatif à l’approbation des accords sectoriels entre la Suisse et l’UE, Berne 1999
- Office fédéral des transports: Swiss Traffic n° 12, juin 1999, Berne 1999
- Service d’étude des transports: Die verkehrlichen Auswirkungen des bilateralen Landverkehrsabkommens zwischen der Schweiz und der Europäischen Union auf den Strassen und Schienenverkehr (rapport SET 2/99), Berne 1999 (en allemand seulement)
- Administration fédérale des douanes: RPLP – du concret, La «redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations, ou RPLP»: arrière-plan – redevances – conseils – solutions de remplacement, Berne 2000
- European Federation for Transport and Environment: Electronic kilometre charging for heavy goods vehicles in Europe, Bruxelles 1999
- La politique européenne des transports à l’horizon 2010: l’heure des choix (Livre blanc), Bruxelles 2001
- Office fédéral du développement territorial: Itinéraires à travers les Alpes
- Trafic marchandises routier et ferroviaire à travers les Alpes, Berne 2001
- Résultats de l’étude de cas RPLP dans le cadre du projet de l’UE DESIRE (en langue allemande seulement), Route et trafic no 11, Zurich 2001
- Office fédéral des transports: Rapport sur le transfert du 27 mars 2002, Berne 2002
- Office fédéral du développement territorial: Actualisation des répercussions sur le trafic de la RPLP et de la limite des 40 tonnes, Berne 2004
- Office fédéral du développement territorial: Perspectives d’évolution du trafic marchandises à l’horizon 2030: rapport (allemand avec résumé français), Berne 2004
- OECD: The window of opportunity – How the obstacles to the introduction of the Swiss heavy goods vehicle fee (HVF) have been overcome, Berne et Paris 2004

Adresses et renseignements

Office fédéral de développement territorial
Section Politique des transports
Kochergasse 10
3003 Berne
tél. ++41 (0)31 322 40 60
fax ++41 (0)31 322 78 06
e-mail: ueli.balmer@are.admin.ch
Internet <http://www.are.admin.ch>

Direction générale des douanes
3003 Berne
Hotline tél. ++41 (0)31 323 70 95
e-mail: lsvaallgemein@ezv.admin.ch
Internet: <http://www.zoll.admin.ch>
(impôts et redevances)

