

TARIFICATION ROUTIERE :

Le Péage routier en France : Opportunités et difficultés

INSTITUT BELGE DE FINANCES PUBLIQUES

mai 2011



Olivier QUOY, Mission tarification
(MEDDTL / DGITM / SAGS / MT)

Tél. : (+33 / 0) 1 40 81 78 61

Courriel : mt.sags.dgitm@developpement-durable.gouv.fr



Ministère de l'écologie, du développement durable, des Transports et du Logement
(MEDDTL)

Direction générale des infrastructures, de transports et de la mer (DGITM)

0

Genèse du projet

- Des **évaluations** de la couverture des coûts d'usage de la route qui mettent en avant un déficit en dehors du réseau concédé (1997, 1999) et des besoins de financement importants conduisent à une première tentative d'instauration d'un péage qui se solde par un **rejet** du Parlement en **octobre 2003**.
- Un **report de trafic** poids lourds en **Alsace** important lié à la mise en œuvre de la LKW-Maut en Allemagne (01/01/2005) qui conduit au **vote** d'une loi en décembre 2005 instaurant une **taxe expérimentale en Alsace**
- Un **débat national** autour des **enjeux environnementaux** à l'automne 2007, associant toutes les parties prenantes, qui retient le principe d'une **taxe** nationale.



1

Objectifs du projet

- **Réduire** le trafic routier de marchandise, **éventuellement** par changement de mode, mais surtout par **réduction de la demande** de transport routier
- **Assurer** la **couverture des coûts d'usage** du réseau routier non concédé par les poids lourds (**utilisateur – payeur**)
- **Financer** la politique de **développement intermodal** des transports
- Ceci passe par : (1) la **répercussion** de la taxe au donneur d'ordre du transport routier pour envoyer un **signal prix** à l'économie et (2) l'**affectation** des recettes perçues sur le réseau national à l'**Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France (AFITF)**.

2

Nature du prélèvement et du redevable

Redevance d'usage en droit européen, l'éco-redevance poids lourds est une **taxe** en droit national. En effet:

- L'éco-redevance est collectée auprès des **seuls poids lourds** et non de tous les utilisateurs de la route.
- Les recettes doivent **financer le développement intermodal** des transports et non le seul entretien de la route sur laquelle elle sont perçues.

L'éco-redevance est une **taxe du régime Douanier**

- Les Redevables sont les propriétaires des **véhicules de transport de marchandises**. La taxe concerne des **entreprises**.

3

Externalisation

- La mise en œuvre du futur service européen de télépéage visant à offrir une **réelle interopérabilité** impose de permettre la perception de l'éco-redevance par des **sociétés de télépéage** auprès de qui les redevables peuvent **s'abonner** (ce sont des « émetteurs » de contrats d'abonnement).
- La loi prévoit donc que le recouvrement de l'éco-redevance puisse être confié à **un prestataire privé**, responsable du dispositif de collecte, qui sera « commissionné » par l'Etat pour ce faire.
- Les enjeux liés au financement, à la **complexité technique** du projet ont conduit l'Etat à choisir un mode de réalisation en **Partenariat Public-Privé** et une procédure de **dialogue compétitif**
- Le partenaire devra **financer, concevoir, mettre en œuvre puis exploiter** le dispositif de perception et de contrôle-sanction automatique

3

Avancement de la procédure (1)

- Début de la procédure : 30 mars 2009
- Dépôt des candidatures : 9 juin 2009
- Choix des candidats : 28 août 2009
 - A) Vinci (*abandonne le 28 septembre*)
 - B) Sanef
 - C) Autostrade per l'Italia
 - D) France Télécom
 - E) Billoo development
- Propositions initiales : 7 janvier 2010
- Demande d'offres finale : 12 juillet 2010



3

Avancement de la procédure (2)

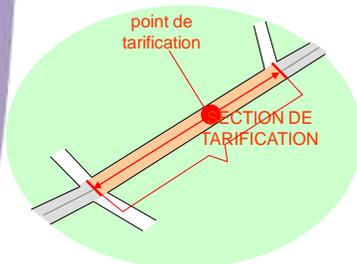
- Offres finales : 29 septembre 2010
- Irrecevabilité de Billoo development : 18 octobre 2010
- Classement des offres notifié le 17 janvier 2010 :
 - 1) Autostrade per l'Italia
 - 2) Groupement dont Sanef est mandataire
 - 3) Groupement dont France Télécom est mandataire
- Contentieux en cours



4

Principes de tarification

- Il s'agit de faire payer, **sans arrêt**, la **distance parcourue** sur le réseau retenu par tous les **poids lourds de plus de 3,5 t**, sur la base d'un **taux** dépendant du **type** de poids lourds, de sa **classe d'émission** Euro, éventuellement du **niveau de congestion** de l'infrastructure et de la zone géographique (**modulation régions périphériques**)

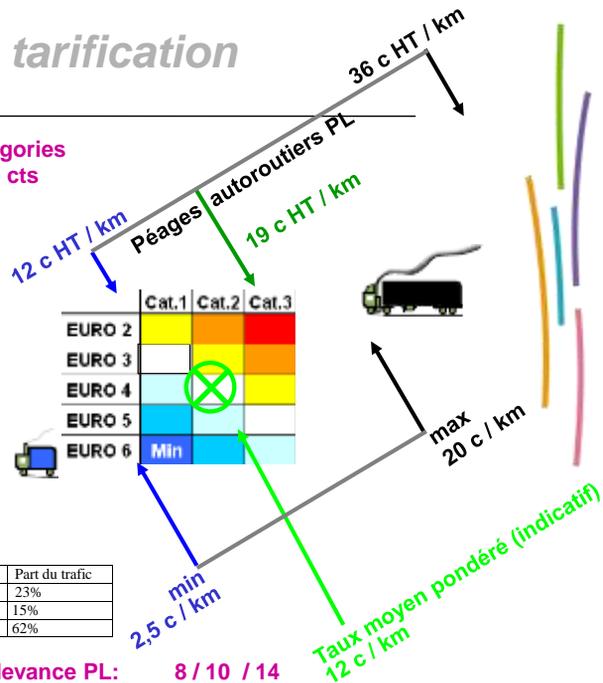


- Chaque itinéraire sera découpé en **sections de tarification** (en principe, d'une intersection à la suivante) commandées par **autant de points de tarification** (de l'ordre de 4000 en tout). C'est le franchissement du point de tarification qui rend exigible la redevance correspondant au kilométrage de toute la section.
- La loi permet l'**agrégation** de sections trop courtes.

4

Principes de tarification

Concessions: 2 catégories
Moyenne: 15 cts / 20 cts
(2006 HT)



| Classe | Tarif | Part du trafic |
|--|-------|----------------|
| PL1 2 essieux jusqu'à 12 tonnes | 8 | 23% |
| PL2 2 essieux de 12 tonnes et plus et PL 3 essieux | 10 | 15% |
| PL3 de plus de 3 essieux | 14 | 62% |

Hypothèse Eco-Redevance PL: 8 / 10 / 14

5

Modalités de perception

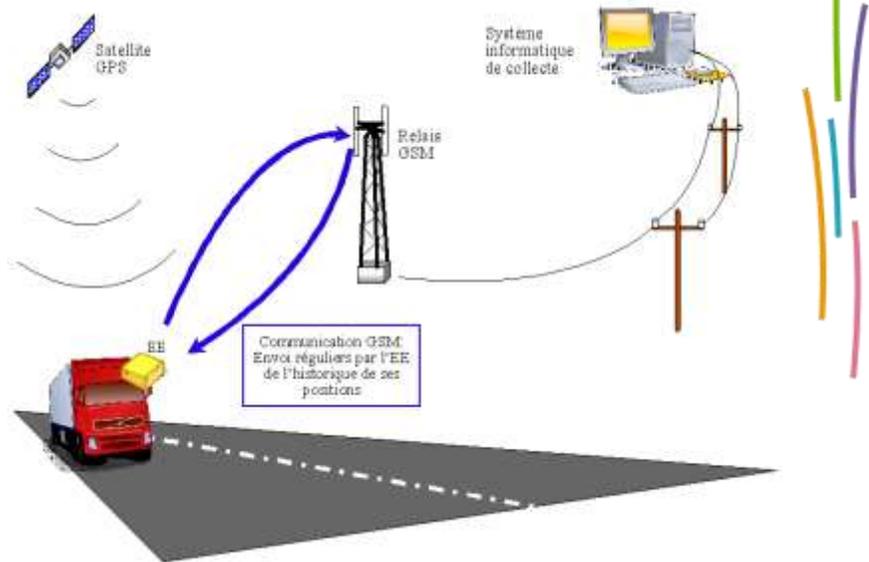
- Pour permettre leur détection, tous les poids lourds français, ainsi que tous les poids lourds étrangers accédant au réseau taxé, seront **obligatoirement équipés** d'un boîtier électronique spécial (appelé « équipement embarqué » ou EE)



- La technologie choisie à l'issue de la procédure:
« **satellitaire** », communication par téléphonie mobile (GPRS) des données de positionnement issues des signaux satellitaires (GNSS)

5

Le système technique de perception



5

Les équipements embarqués

- Reposent sur les technologies GPS, GPRS et DSRC
- Transmettent des événements de tarification au système central via GPRS
- Informent sur l'état du seuil (pour les non abonnés alerte à 7 euros), la proximité du réseau taxable, l'état de fonctionnement, la catégorie déclarée...
- Sont mis à jour le cas échéant à « travers les airs » via le réseau GPRS

- Peuvent servir de plateforme pour de futurs services à valeur ajoutée

- Offrent une solution interopérable suivant les directives européennes – Eurovignette et Interopérabilité

5

Contrôle anti-fraude

- Toute infraction ou manquement expose le redevable :
 - ✓ au **recouvrement de la redevance « éludée »**
... via un forfait équivalent à la redevance due pour 500 km, lorsque les éléments de calcul ne sont pas disponibles.
 - ✓ **et** à une **amende douanière** pouvant atteindre 750€
- Les contrôles anti-fraude sont assurés :
 - ✓ en grande masse, par des **moyens automatiques** gérés par le prestataire, à savoir des équipements lourds de terrain, certains fixes, d'autres déplaçables
 - ✓ en bord de route (avec immobilisation possible) ou en entreprises, par les **agents** des Douanes, du Contrôle des transports terrestres, de la Police et de la Gendarmerie

5

Le contrôle

- La solution de **contrôle automatique**, comprenant :
- les CAF (**Contrôle Automatique Fixe**) installés à demeure sur des points de tarification, dans des sites stratégiques pour assurer le contrôle équitable des résidents et des non résidents
 - les CAD (**Contrôle Automatique Déplaçable**); assurant la même mission que les CAF, mais dans une configuration compacte permettant de les déplacer mensuellement sur les sites dédiés
- Le dispositif de **contrôle manuel**, comprenant :
- les portables de contrôle permettant aux agents d'interroger, en mode piéton, les EE
 - les équipements mobiles installés sur les véhicules permettant, en roulant ou à l'arrêt, d'effectuer les vérifications des véhicules en circulation.

Système d'Information et Assistance

- **Réseau de Distribution.**
- **Internet.** un site d'accès libre qui offre des niveaux d'information différenciés par population, informations en consultation et l'accès à des services de déclaration ou de paiement en ligne.
- **téléphonie.** centres d'appels calqués sur la structure du site Internet.
- **courrier.** papier, mél ou fax
- **Simulateur de Taxe**
 - La fonction de simulateur est disponible à la fois sur le site internet pour les redevables non abonnés et pour les télé-conseillers des centres d'appel
- **Accès aux informations de taxation**
 - En temps réel pour les non abonnés: position du solde par rapport au seuil d'alerte (7 €) ou d'alarme (<0 €)
 - En au plus 24h pour les abonnés
 - Dispositif spécifique pour les loueurs



Réseau concerné

- L'éco-redevance s'applique sur :
 - ✓ 10 000 km du réseau routier national non concédé (les autoroutes à péage en sont exclues) ;
Certains itinéraires à trafic PL trop faibles en sont exemptés.
 - ✓ 5 000 km de réseaux locaux susceptibles de subir un report de trafic venant **de l'éco-redevance**, des **péages autoroutiers** ou **d'autres péages** (cas de la LKW-Maut pour l'Alsace) hors des frontières nationales.

Ceci après l'avis des collectivités responsables. La redevance collectée sur ces itinéraires locaux leur sera rétroucée.

6

Réseau concerné (mai 2010)



<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Projet-de-reseau-soumis-a-l-eco.html>

- Réseau national taxable
- Itinéraires nationaux exemptés (faible trafic PL hors RTE)
- Projet de réseau local (06/05/2010)
- Réseau soumis à péage autoroutier, non taxable
- Régions périphériques

17

7

Éléments financiers

Le loyer du Contrat de Partenariat couvre l'investissement, les frais financiers, la maintenance et l'exploitation de l'ensemble du dispositif. Il comprend notamment:

- Les coûts de développement et de fabrication de 800 000 équipements embarqués et leur maintenance
- Le réseau de distribution
- Les systèmes informatiques
- Le dispositif de contrôle automatique et les outils de contrôle manuel

Il est ajusté en fonction:

- De paramètres indépendants du partenaire:
 - Volume de trafic, pression de contrôle,
 - ...
- De paramètres dépendants du partenaire:
 - Indicateurs de performance

18

7

Eléments financiers

La recette totale annuelle brute est estimée à environ 1,2 milliards d'euros

- 280 M€ de loyer (TTC)
- 760 M€ de recettes annuelles nettes pour l'AFITF
- 160 M€ de recettes nettes pour les collectivités

Les recettes collectées sur le réseau national ainsi que la partie des recettes collectées sur le réseau local visant à couvrir les frais, soit 1 040 M€ devraient être affectées à l'AFITF, qui paie le loyer du Contrat de Partenariat

Les recettes nettes collectées sur le réseau local sont directement affectées aux collectivités, soit 160 M€.

8

Répercussion – impacts économiques

Répercussion obligatoire

✓ Une demande des transporteurs français: une exception française

✓ Un **groupe de travail**, présidé par Claude Abraham, chargé "de faire des propositions opérationnelles de répercussion (sur une base réelle ou forfaitaire) adaptées aux différents types de transport et de véhicules" a conduit à un rapport rendu fin juin 2010.

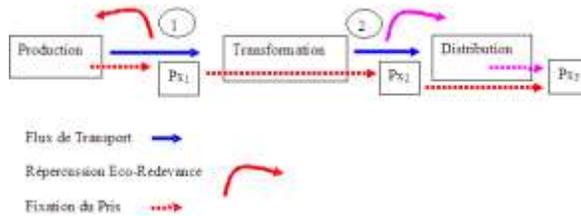
✓ Pistes de réflexion: une répercussion **au réel** dans les relations directes de lots complets entre un **chargeur unique** et un **transporteur unique** par exemple.

✓ **A défaut** (lots partiels, flux complexes tels que la messagerie...) répercussion sur des bases **forfaitaires**. Application d'un taux sur le prix du transport pour les cas où le prix est essentiellement du transport, proposition d'appliquer un montant forfaitaire pour les cas plus complexes de prestations, notamment la messagerie, dans les deux cas dépendant de l'origine et de la destination.

8

Répercussion – impacts économiques

La répercussion sur le donneur d'ordre du transport (qui peut être le transporteur dans le cas du compte propre) conduit à une évolution du prix de vente : il s'agit du « **signal-prix** », illustré dans un cas simple ci-dessous.



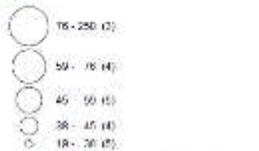
Les trajets étant connus, il est possible d'évaluer le montant de taxe due pour ces trajets et de faire ainsi des évaluations des effets

8

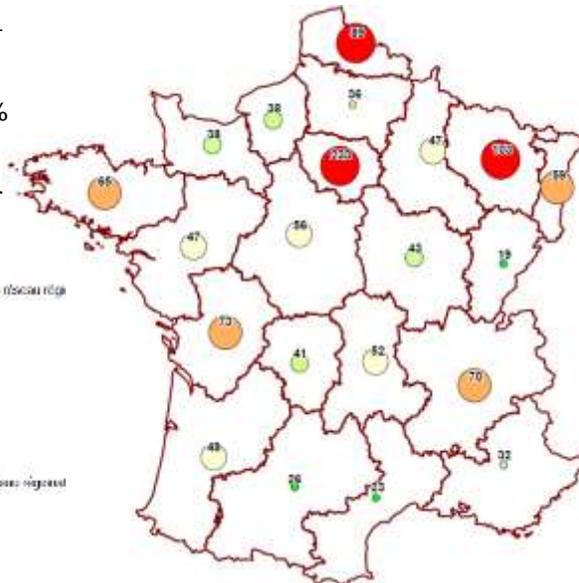
Evaluation des recettes collectées

Réseau du 6 mai 2010, avec abattement de -25% dans les régions périphériques et sans réduction pour abonnés
Total: 1250 M€

Montant d'éco-redevance collectée sur le réseau régio (M€)



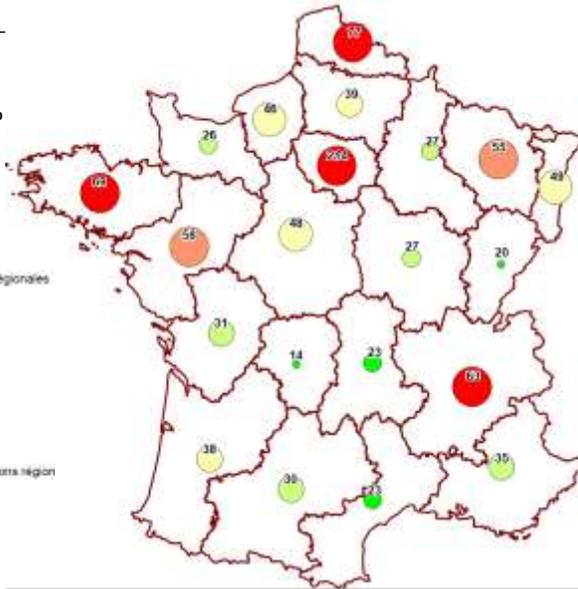
Taux d'éco-redevance collectée par le réseau régional (% du total collecté)



8

Evaluation des coûts des envois

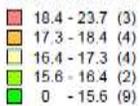
Réseau du 6 mai 2010, avec abattement de -25% dans les régions périphériques et sans réduction pour abonnés
 Total: 1250 M€



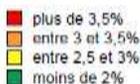
8

Evaluation des impacts sur le coût de la tonne transportée

Coût de la tonne transportée par région avant Eco-Redevance PL (€/t)



Evolution du coût liée à l'éco-redevance



V6 avec abattement (-25%) dans les régions périphériques et avec rabais pour abonnés (-10%)



Les chiffres clés – mai 2011

- Réseau soumis à redevance : RRN sans péage 10 000 km + réseau local 5 000 km = **15 000 km** environ, pour **4 000** points de tarification, **173** sites de contrôle fixe et **500** de contrôle déplaçable
- Véhicules assujettis : 550 000 véh. français + 250 000 véh. étrangers = **800 000 véh.**
- Taux kilométrique moyen : **12 c / km** (hypothèse)
- Recette brute attendue : 1000 M € sur RRN + 200 M € sur réseau local = **1200 M €**
- Recette nette: **760 M€** AFITF et **160 M€** collectivités
- Augmentation moyenne du coût de la tonne transportée: **+2,9%** (signal-prix)

Merci de votre attention

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/-Taxe-poids-lourds-.html>

**Présent
pour
l'avenir**